Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 10 / 16. FEBRUAR 2022

F1-Präsentation: Aston Martin AMR22

Vettel gibt wieder Vollgas

MotoGP-Präsentationen

Neue Bikes von Honda & Ducati

SBK-WM: Test in Portimão

Starker Auftakt von Rookie Öttl

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 10



Formel E: Mexiko-ePrix

Wehrlein beendet Porsche-Durststrecke



MotoGP-Test in Indonesien

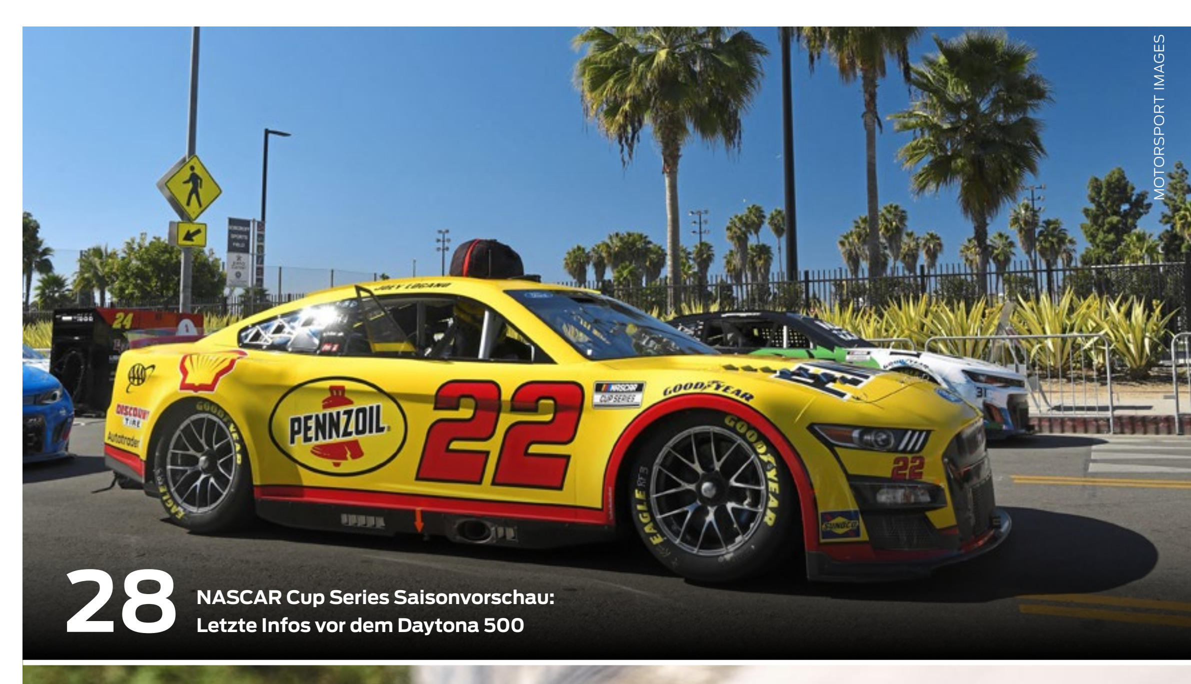
Sorgen um Márquez, Bestzeit für Espargaró



F1-Präsentation: McLaren MCL36

Volle Attacke bei Technik und Design

Inhalt



MOTORSPORT IMAGES



GOELEVEN



MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Seltsame Welt: Derselbe Milliardär, der 2020 das Hypercar-Projekt von Aston Martin gekippt hatte, deutet jetzt den Bau eines Hypercars für Le Mans an …

Das größte Problem mit Milliardären ist ihre Sprunghaftigkeit. Sie haben einfach so viel Geld, dass sie immer recht haben. Sie können etwas tun oder lassen, ohne sich jemals rechtfertigen zu müssen. Sie können sogar eine Rolle rückwärts drehen, ohne verspottet zu werden – denn hey, wer zahlt, sagt an. Nun haben wir normale Menschen vermutlich nie etwas mit Milliardären zu schaffen, also könnte es uns egal sein.

Manchmal machen die Superreichen dieser Erde aber eben auch für ein paar Jahre Motorsport, dann haben wir sie doch an der Backe. So wie Lawrence Sheldon Strulovitch, der 2020 mit einer von ihm angeführten Investorengruppe Aston Martin vor dem finanziellen Kollaps rettete. Ob es ihm dabei um das Überleben der britischen Traditionsmarke ging oder das ganze Manöver nur dazu diente, seinem Sohn Lance Stroll zu besserem Material und Werksfahrerstatus in der Formel 1 zu verhelfen, lassen wir mal dahingestellt.

Nun machte Aston Martin nicht nur F1, als der Herr Strulovitch kam, sondern auch GT3 und GTE. Das Werksprogramm in der GTE-Pro-Klasse wurde Ende 2020 gekillt. Wir vermuteten damals: Stroll will die volle Konzentration auf das Thema Formel 1, keine Nebengeräusche! Das passte auch zur Absage des Hypercar-Programms von Aston Martin aus dem Frühjahr 2020: Red-Bull-Designer Adrian Newey hatte einen Hypercar-Rennwagen auf Basis des Valkyrie entworfen. Newey verhandelte höchstpersönlich die Änderungen am Hypercar-Reglement, für das sich damals nur Toyota erwärmen wollte.

Aber Aston Martin stellte Bedingungen für den Einstieg: Zulassung eines Straßenauto-basierten Rennwagens, dazu Start ohne Hybrid. Beide Punkte wurden nach zähen Verhandlungen Ende 2019 zugestanden und im Regelwerk verankert. Dann kam Strulovitch und kippte das Projekt – volle Konzentration auf die F1, keine Nebengeräusche!

Letzte Woche Freitag dann das: Stroll leakte im Rahmen einer exklusiven Medienrunde während der F1-Präsentation des AMR22, dass man bei Aston Martin jetzt doch wieder über Motorsport außerhalb der Formel 1 nachdenke (siehe Seite 20). Um dann laut Damien Smith von der britischen Zeitschrift „autocar" hinzuzufügen: „Zusätzlich diskutieren wir eine Rückkehr nach Le Mans." Die Pressepolizei kassierte das Zitat vor allem deshalb, weil Stroll wohl andeutete, dass das schon im nächsten Jahr passieren könnte. Wankelmütigkeit oder ein Plan? Das weiß man bei Milliardären nie so genau. Fakt ist: Das Konzept des Rennautos auf Basis der Valkyrie-Trackday-Variante steht, das Reglement auch. Mittlerweile ist nach Jahren des Wartens auch das Straßenauto fertig. Will sagen: Gerade die Anspielung auf einen Start 2023 könnte Sinn machen, außer man übernimmt sich wegen der Kurzfristigkeit, denn das Auto müsste im Januar 2023 fahren. Aber mit viel Geld geht auch das.

Marcus Schurig
Redakteur

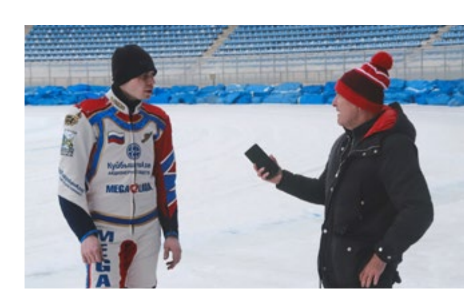


SCHIFFNER

MSa-Paddock



FACHGESPRÄCHE IM EISKELLER
Im Eisstadion in Togliatti fragte MSa-Wintersport-Experte Thomas Schiffner vor dem Rennen Nikita Bogdanov nach seinen Chancen. Damit landete er einen Volltreffer: Der junge Russe gewann beide Rennen.



RUSSISCH IST PFLICHTSPRACHE
Auch Dmitry Koltakov stand Schiffner Rede und Antwort. Der ehemalige Weltmeister schaffte in der 15 000-Zuschauer-Arena in der Lada-Stadt am Sonntag immerhin Platz 2 – und blieb sturzfrei.

RED BULL

Red Bull enthüllte noch nicht den echten RB18. Die Nase mit mehr Gelb wurde von einigen Fans schon als Banane verspottet

Alles nur Show

Red Bull hatte die Vorstellung seines 2022er-Rennwagens groß angekündigt. Am Ende wurde aber nicht der fertige RB18, sondern nur ein technisch irrelevantes Showcar enthüllt. Die wichtigste Meldung betraf den neuen Hauptsponsor.

Von: **Tobias Grüner**

Im großen Präsentationsmarathon wollte Red Bull dieses Jahr eigentlich auf die Pole-Position fahren. Doch aus dem Marketing-Coup wurde nichts. Haas drängelte sich mit seinem VF-22 in letzter Minute vor das Verstappen-Team und sicherte sich damit den Titel „erstes Auto der neuen F1-Generation". Für Red Bull war die frühe Ansetzung der Enthüllung an sich schon ungewöhnlich. Früher hatte die Entwicklungsmannschaft um Starkonstrukteur Adrian Newey immer bis zur letzten Sekunde an der Technik gefeilt. Offizielle Bilder des Neuwagens wurden zum Teil erst wenige Minuten vor den ersten Testrunden verschickt. Und nun sollte sich das Team aus Milton Keynes also bereits zwei Wochen vor dem Auftakt der Wintertestfahrten in Barcelona aus der Deckung trauen? Da musste man skeptisch werden.

Das virtuelle Launch-Spektakel wurde parallel über die verschiedenen Social-Media-Kanäle des Teams und seiner Partner in die Welt gesendet. Um auch die wachsende Fangemeinde in den USA teilhaben zu lassen, begann die Übertragung des halbstündigen Videos erst am späten Mittwochnachmittag europäischer Zeit. Auch die Konkurrenz hat wohl gespannt zugeschaut. Doch was es am Ende zu sehen gab, dürfte den Gegnern nicht viel weiterhelfen. Anstatt wie angekündigt den neuen RB18 zu zeigen, wurde nur ein billiges Showcar aus Plastik enthüllt.



Trotz F1-Ausstiegs liefert Honda auch 2022 den Red-Bull-Motor und kümmert sich weiter um die Wartung der Antriebseinheiten.

Technik bleibt versteckt

Außer der groben Form hat das Modell nicht viel mit dem echten Einsatzfahrzeug zu tun, das am 23. Februar in Barcelona erstmals aus der Garage rollen wird. Das enthüllte Auto erinnerte verdächtig an das Showcar, das von den F1-Verantwortlichen letztes Jahr im Rahmen des Silverstone-Rennens präsentiert wurde. Es sollte den Fans einen ersten Ausblick auf die nun anstehende Technik-Reform bieten. Zur Verwendung für Marketingzwecke

ließ die Formel 1 davon gleich mehrere Exemplare für Teams und Sponsoren anfertigen. Red Bull nahm offenbar noch ein paar kleinere Änderungen an der Nase vor und verkaufte eines dieser nicht fahrtüchtigen Modelle einfach als Neuwagen.

Die Fans bekamen also nur einen kleinen Appetitanreger vorgesetzt. Immerhin soll die Lackierung schon dem späteren Auto entsprechen. Große Überraschungen hielt das Farbschema aber nicht gerade bereit. Red Bull führt den alten Look fort, der seit 2016 praktisch nicht verändert wurde. Ins Auge fiel höchstens, dass die großen Sponsoren-Sticker von Honda verschwunden sind. Der Antriebspartner hatte sich in der Winterpause als Motorenlieferant aus der Königsklasse zurückgezogen.

Aber so ganz geht man bekanntlich nie. Und so stammt auch die neue Power Unit noch aus den heiligen Honda-Hallen in Sakura. Im Vorjahr war es den japanischen Ingenieuren mit einem Kraftakt gelungen, die Power-Lücke zu Mercedes zu schließen, was den späteren Titelgewinn erst möglich machte. Für 2022 musste der V6-Turbo nun noch einmal grundlegend umgebaut werden, um die Verbrennung an die vorgeschriebene Beimischung von zehn Prozent Biosprit anzupassen. Obwohl Red Bull auf dem Technologie-Campus in Milton Keynes eine eigene Motoren-Entwicklung aufgebaut und dafür auch schon jede Menge Personal verpflichtet hat, bleibt die Wartung noch bis zum geplanten Wechsel auf die neue Antriebsgeneration im Jahr 2026 in japanischer Hand. Mit dem bevorstehenden Einfrieren der Motoren-Technik soll sich das Honda-Engagement aber im Laufe der nächsten Jahre immer weiter reduzieren.

Statt dem Honda-Logo befindet sich nun das Markenzeichen des IT-Riesen Oracle auf dem Heckflügel. Dazu buchte die Software-Firma aus dem Silicon Valley auch noch den prominenten Platz auf dem Seitenkasten und ließ sich als Titelsponsor in die offizielle Teambezeichnung aufnehmen. 100 Millionen US-Dollar soll der Mega-Deal Red Bull bringen, berichten US-Quellen. Der Vertrag läuft gleich über fünf Jahre. Damit sollte also genug Geld in die Kasse gespült werden, um den 2023 auslaufenden Vertrag von Max Verstappen zu verlängern. Zum Schnäppchenpreis sind die Dienste des neuen Weltmeisters wohl kaum zu bekommen. Die Gehälter der Fahrer zählen bekanntlich nicht zum gedeckelten Teambudget.



Früher stand ganz groß „Red Bull“ auf dem Seitenkasten. Nun hat sich Sponsor Oracle den prominenten Platz gekauft

Auf dem vorgestellten Auto befand sich bereits die Startnummer 1, mit der Verstappen in der neuen Saison antreten wird. Zuletzt hatte sie Sebastian Vettel im Jahr 2014 auf seinen Red Bull lackieren lassen. Lewis Hamilton verzichtete stets auf den Nummernwechsel. „Ich finde die Eins einfach schöner als die 33“, kommentierte Verstappen seine Entscheidung. „Wie oft hat man schon die Gelegenheit, die Zahl auf dem Auto zu tauschen? Die Eins ist für mich die beste Nummer, also war es für mich ganz einfach, sie zu wählen. Hoffentlich kommt die 33 nächstes Jahr nicht direkt wieder zurück.“

Quittung für Titel 2022?

Teamkollege Sergio Pérez mit der Startnummer 11 hat ebenfalls nur Einsen auf seinem Auto. Der Mexikaner muss im Vergleich zur Vorsaison eine deutliche Leistungssteigerung zeigen, wenn er sein Cockpit langfristig sichern will. Vor allem in Qualifyings erwarten die Verantwortlichen, dass er näher am Schwesterauto dran ist. Pérez weiß selbst, dass die Ausrede der fehlenden Eingewöhnungszeit nun nicht mehr gilt: ‚„Mit den neuen Autos fangen alle bei null an. Es wird eine Weile dauern, bis wir uns an die Eigenheiten gewöhnt haben. Sie sollen sich ja auch im Verkehr ganz anders verhalten. Da müssen wir als Fahrer, aber auch als Team, viel lernen.“

Kollege Verstappen führte beim Blick auf das Auto vor allem die eingeschränkte Sicht als gewöhnungsbedürftig an: „Die Räder vorne sind ein gutes Stück größer geworden. Da sieht man beim Einlenken den Scheitelpunkt deutlich schlechter.“ Auch den Technikern bereiten die größeren Räder Kopfschmerzen: „Sie haben massive Auswirkungen auf die Aerodynamik. Dazu ist auch die Frontpartie vor der Vorderachse länger geworden. Und dann müssen wir noch herausfinden, wie sich die neuen 18-Zoll-Reifen auf das Fahrverhalten auswirken“, gab Chefingenieur Paul Monaghan zu bedenken.

Adrian Newey bezeichnete das neue Reglement als größte Revolution seit der Abkehr von den Groundeffect-Autos in der Saison 1983. Normalerweise zeigt das Aerodynamik-Genie bei solchen Neustarts immer seine ganze Kreativität. Ob auch der RB18 wieder ein goldener Schuss wird, bleibt abzuwarten. Kein Team hatte sein Auslaufmodell im vergangenen Jahr so lange weiterentwickelt wie Red Bull. Die riskante Strategie wurde am Ende mit dem WM-Titel belohnt. Die Frage lautet, ob man für den Abzug der Ressourcen bei der Entwicklung des 2022er-Autos nun die Quittung erhält. Spätestens beim großen Testauftakt in Barcelona müssen die Ingenieure die Karten auf den Tisch legen. ■



Verstappen lässt es sich nicht nehmen, mit der Startnummer 1 anzutreten



Bezahlt Red Bull für den Titel im Vorjahr? Noch herrscht gute Stimmung

MCLAREN

Trick mit den Aufhängungen: An der Vorderachse aktivieren Zugstreben die Feder-/Dämpfer-Elemente. Hinten sind es Druckstreben

Radikal anders

Der MCL36 soll McLaren näher an die Spitze der Formel 1 bringen. Dafür geht der WM-Vierte des Vorjahres ins Risiko. Das neue Auto zeigt ein paar extreme Lösungen.

Von: **Andreas Haupt**

McLaren-Technikchef James Key hat nicht zu viel versprochen. „Wir haben nichts Verrücktes angestellt, sind aber Risiken eingegangen. In unserem neuen Auto stecken ein paar schwierige Designs, die wir so vorgenommen haben, weil wir uns davon langfristig mehr Potenzial erhoffen." Der Traditionsrennstall aus dem englischen Woking rechnet in dieser Saison mit einem Entwicklungswettrüsten, das den Ingenieuren keine Verschnaufpausen gönnen wird. Das neue Regelwerk der Formel 1 schafft die Voraussetzungen dafür.

Radikale Aufhängungen

Die Teams haben Neuland betreten, und sie erkunden es immer noch. Bislang ist für sie alles Theorie, weil die 2022er-Autos keinen Meter mit den neuen 18-Zoll-Pirelli-Reifen gefahren sind. Die Entwicklung fand im Windkanal, mithilfe von CFD und im Fahrsimulator statt. „Viele Annahmen, viel Mathematik, aber ohne reale Daten", verweist Key. Die Verbindung zwischen Fabrik und Rennstrecke bauen erst die Testfahrten in Barcelona (23.–25. Februar). Bis dahin ist fraglich, ob ein Konzept tatsächlich wie geplant funktioniert oder nicht.

Haas, Aston Martin, Alpha Tauri und McLaren interpretieren die neuen Regeln völlig unterschiedlich. Aston Martin riskiert mit seinem extrem unterschnittenen Seitenkasten. McLaren bricht mit den Traditionen bei den Aufhängungen der letzten Jahre. Zum ersten Mal seit 2013, seit dem MP4-28, verbaut Woking an der Vorderachse Zugstreben (Pullrods) statt Druckstreben (Pushrods). An der Hinterachse geht man den umgekehrten Weg: weg von der Pullrod-Aufhängung, die Adrian Newey ab 2009 mit dem Red Bull RB5 salonfähig gemacht hatte, hin zu Pushrods. In beiden Fällen der Aerodynamik zuliebe.



McLaren dreht die Aufhängungen um: vorne Pullrod statt Pushrod. Hinten Pushrod statt Pullrod. Alles der Aerodynamik zuliebe.

Der Pullrod am Vorderbau, der zwischen den Dreiecksquerlenkern schräg nach oben wandert, senkt den Schwerpunkt. Federn und Dämpfer sind unten in der Chassisröhre verbaut und nicht oben wie bei der Druckstre-

benaufhängung. Das erschwert den Mechanikern das Leben bei Setuparbeiten, weil es komplizierter wird, an die entsprechenden Teile zu gelangen. Die Druckstrebe an der Hinterachse ist daran zu erkennen, dass sie am Auto etwas höher andockt als am Radträger. McLaren baut die Hinterradaufhängung und das Getriebe im Gegensatz zu Aston Martin selbst. Deshalb kann man sich in diesem Bereich von Motorenlieferant Mercedes absetzen.

Voluminöse Motorhaube

Hinten wandert der Schwerpunkt durch den Pushrod leicht nach oben. Jedoch schaffen die Ingenieure freie Fläche, damit die Luft ungestörter in Richtung des unteren Heckflügels (Beam Wing) und des Diffusordachs strömen kann. Wohl noch wichtiger: Im Bereich der Hinterachse gehen die Venturi-Kanäle am Unterboden in den Diffusor über. Dieser steigt mit den neuen Regeln deutlich stärker an. Durch die hoch und fast waagerecht liegenden Pushrods eliminiert McLaren einen Störfaktor.

Beim Frontflügel lässt sich ein Trend ausmachen. Das untere Blatt entkoppelt sich vom Rest. Nur die drei oberen Elemente wachsen aus der Nase. McLaren schlägt einen anderen Weg als Aston Martin ein. In der Mitte biegt sich die Flügelspitze leicht nach unten, während sie sich beim AMR22 stark anhebt. Im Profil lässt sich erkennen, dass die Nase des McLaren vorne sehr dünn ist. Die Bremsschächte fallen minimalistisch klein aus. In den Kotflügeln, die auf der Oberseite geschlitzt sind, ist nur eine kleine Öffnung für die Kühlung mit frischer Luft zu erkennen. Unten am Radträger bringt McLaren ein Leitblech an.

Der Seitenkasten folgt der Philosophie der letzten Jahre. Der Einlass ist an der Außenseite abgerundet. Die Vogelperspektive zeigt, dass der Seitenkasten nur einen leichten Bauch macht. McLaren baut nicht wie Haas voll in die Breite von 1,80 Metern, sondern hält den Seitenkasten schlank. Der Einzug erfolgt bereits auf Mitte des Cockpits. Der Unterboden wird von Verkleidungsteilen freigeräumt. Bei der Präsentation des echten MCL36 in Woking versteckte McLaren bewusst gewisse Details. Die Computer-Renderings verschleierten ebenfalls. Von den Einlässen in die Venturi-Kanäle vor den Seitenkästen ist nichts zu sehen.

Die Kufe des Unterbodens – genannt T-Tray, wirkt simpel, aber sehr dick. Die Leitbleche an den Außenkanten („Floor Edge Wings") stuft McLaren ab.

Die Spiegel sind nur auf der Innenseite mit dem Seitenkasten verbunden. Rund um das Cockpit platzieren die Techniker zwei kleine Strömungsausrichter. Kiemen, um heiße Luft direkt abzuführen, fehlen am McLaren. Die Airbox unterteilt man weiterhin über zwei Stege in drei Kanäle. Die Motorabdeckung legt an Volumen zu – ein bisschen wie beim Alpine A521 aus dem Vorjahr, nur nicht ganz so extrem. Die Philosophie ist ähnlich: unten schmal bauen, dafür oben breiter. Schwerpunkt hoch, dafür bessere Aerodynamik. Rund um den Auspuff sieht die Motorhaube ziemlich kantig aus. Der Beam Wing ist doppelstöckig. Den Heckflügel stützt nur ein Schwanenhals. Bei Aston Martin und Haas sind es zwei Stelzen.

Der aggressive Design-Ansatz wird durch die veränderte Lackierung verstärkt. Der Anteil an schwarzen Flächen ist gestiegen. Wer genau hinschaut, erkennt die Carbon-Struktur. Der Papaya-Renner mischt nun ein helles Blau in sein Farbschema unter. „Zuerst muss ein Auto schnell sein. Zweitens muss es schön aussehen. Den Punkt haben wir bereits abgearbeitet", sagt Daniel Ricciardo. Der Australier bestreitet seine zweite Saison für McLaren. Für Lando Norris, der seinen Vertrag bis einschließlich 2025 verlängerte, wird es die vierte.

McLarens Momentum

Das neue Auto stählte McLaren im Windkanal von Toyota in Köln. Der neue eigene am Werksgelände in Woking wird voraussichtlich Ende 2022 ans Netz gehen. Mitte des Jahres soll der neue Fahrsimulator bereit sein. Die alten Werkzeuge sind ein Nachteil gegenüber den Topteams. „Wir brauchen noch Zeit, um zu wachsen. Erst müssen wir unser Infrastruktur-Programm erfolgreich abschließen und dann die Früchte ernten", sagt Teamchef Andreas Seidl.

Abkürzungen gibt es nicht. McLaren glaubt nicht, dass man bereits in dieser Saison die Topteams aufmischt. Doch man will einen weiteren Schritt auf sie zugehen. „Mir ist es wichtig, dass wir das Momentum der letzten Jahre aufrechterhalten. Wir wollen den Abstand zur Spitze weiter reduzieren." Die ersten Kilometer soll der neue McLaren noch vor den Wintertestfahrten zurücklegen. Für den Shakedown hat man den Circuit de Barcelona-Catalunya vorab gemietet. Bis zum ersten Rennen wird der MCL36 noch mit Upgrades gefüttert. Die Kunst wird es sein, das begrenzte Budget richtig einzuteilen. Bei McLaren ist man überzeugt: „Die Reihenfolge am Saisonende wird eine andere sein als zum Saisonstart." ■



MCLAREN

McLaren stellt seine Teams vor: Formel 1, IndyCar, Extreme E und E-Sports



MCLAREN

Mutig, elegant und futuristisch: Die neue Lackierung kommt bei den Fans an



MCLAREN

Aus der Vogelperspektive: Die Seitenkästen fallen früh zusammen, die Motorabdeckung ist ziemlich voluminös

Grüne Exzellenz



Aston Martin hat Geschichte geschrieben. Der AMR22 ist das erste 2022er-Auto, das schon gefahren ist. Sebastian Vettels neuer Dienstwagen widerlegt die Kritiker des neuen Reglements. Das ist mehr als IndyCar Deluxe.

Von: **Michael Schmidt**

Das Rennen um die schnellste Präsentation des 2022er-Autos ging unentschieden aus. Haas zeigte die ersten Bilder, Aston Marin das erste Auto. Einen Tag nach der Präsentation am Aston-Martin-Stammsitz in Gaydon drehten Sebastian Vettel und Lance Stroll in Silverstone bereits die ersten Runden mit ihrem AMR22.

Technikchef Andy Green hat sich bewusst für einen frühen Fahrtermin und gegen die Versteckspielerei entschieden. Die Ingenieure betreten in allen Bereichen Neuland. Die Aerodynamik, das Fahrwerk, die Reifen und der Motor folgen neuen Rahmenbedingungen. „Da willst du vor den ersten Testfahrten einen gewissen Vorlauf haben. Sollte sich ein Problem einstellen, hätten wir noch Zeit bis Barcelona, um zu reagieren", sagt Green.

Teambesitzer Lawrence Stroll setzt seine Mannschaft unter Druck: „Aston Martin steht für Exzellenz. Wir haben uns einen Fünfjahresplan gesetzt und wollen auf unserer Reise Schritt für Schritt Richtung Gipfel klettern." Sebastian Vettel schließt daraus: „Wer klettern will, muss besser abschneiden als im Vorjahr."

Der komplette Neustart verbunden mit dem Kostendeckel sollte zumindest in der Theorie die Chancengleichheit verbessern. „Wir können jetzt so viele Upgrades bringen wie die Topteams. Die sind uns nur noch in der Qualität der Werkzeuge voraus", bekräftigt Green. Die neue Fabrik in Silverstone ist erst 2023 bezugsfertig, der neue Windkanal 2024 einsatzbereit.

Harmonisches Design

Der neue Aston Martin vermittelte als reales Rennauto einen ersten Eindruck, wohin die Reise gehen wird. Zwei Kritikpunkte

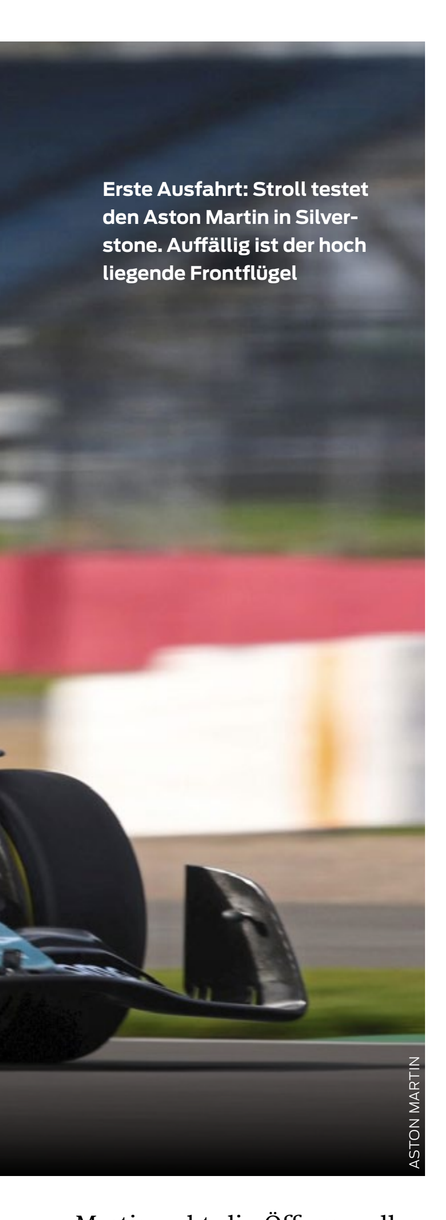
> „Entweder wir haben ein gutes Auto von Beginn an oder wir müssen richtig auf das reagieren, was wir auf die Räder gestellt haben"
>
> Sebastian Vettel

am neuen Reglement wurden bereits widerlegt. Kritiker sprachen im Vorfeld davon, die Formel 1 könne zu einer IndyCar Deluxe verkommen. Der AMR22 wirkt modern, aufgeräumt und in seinen Proportionen harmonisch, und er ist in seinen Details viel anspruchsvoller als die Autos der Einheitsformeln. Der Vergleich mit der Computeranimation von Haas lässt schon erahnen, dass der Spielraum der Ingenieure in einem gewissen Bereich größer ist als gedacht. Andy Green erwartet, dass sich die Autos zumindest zu Beginn deutlich unterscheiden werden. „Im Moment hat keiner alle Antworten auf die neuen Regeln. Ich erwarte aber eine schnelle Konvergenz, weil die Oberflächen in den Legalitätsboxen sehr engmaschig definiert sind."

Das neu strukturierte und deutlich vergrößerte Designteam in Silverstone hat mit Bedacht ein Auto konstruiert, das man bei Bedarf schnell umbauen kann. „Die Kühler sind so installiert, dass wir im Bereich der Seitenkästen flexibel sind", erklärt Green. An den Seitenkästen zeigt sich der größte Unterschied zum Haas. Beim AMR22 zieht sich aus der Vogelperspektive der Bauch Richtung Heck zunächst nur moderat ein und wird erst kurz vor den Hinterrädern ganz schlank. Dafür sind die Seitenteile stark unterschnitten. Der Haas VF-22 erinnert an die 2021er-Autos, bei denen sich die Seitenkästen nach einem kurzen Bauch kontinuierlich zum Heck hin verjüngen und die Motorverkleidung schräg nach unten abfällt.

Rätsel um Kühleinlass

Die Kühleinlässe liegen bei beiden Autos eng am Cockpit an und sind im Vergleich zu früher erstaunlich klein. Beim Aston



Erste Ausfahrt: Stroll testet den Aston Martin in Silverstone. Auffällig ist der hoch liegende Frontflügel

Martin geht die Öffnung allerdings nicht sofort in die grüne Verkleidung über. Stattdessen ist ein ovaler Bereich in unlackiertem Karbon ausgespart. Was sich dahinter verbirgt, wird man erst bei den Testfahrten wissen. Da Green von einem flexiblen Konzept spricht, könnte daraus eine Ersatzlösung für den Kühlschacht werden, falls die erste Version nicht funktioniert. Die Kühleinlässe sind einer jener Bereiche, in denen das Reglement den Ingenieuren größere Freiheiten lässt.

Das gilt auch für den Einlass der Luft unter das Auto. Die Regeln erlauben da zwischen vier und sechs Kanäle bis zu dem Punkt, an dem der Boden flach sein muss. Die vertikalen Bleche ragen vorne deutlich über die Seitenkästen hinaus. Auch hier dürfen sich die Aerodynamiker austoben. Die Abdichtung der außen liegenden Kanäle wirkt wie ein riesiges Leitblech. Auch die Kiemen auf der Oberseite der Seitenkästen werden den Autos ein individuelles Gesicht geben.

Die Frontflügel und Nasen sind ein weiteres Unterscheidungsmerkmal. Während Haas über dem Hauptblatt drei annähernd gleich große Flaps montiert, lässt Aston Martin zwei größeren Blättern zwei kleine folgen. Die Wellenform zeigt eine individuelle Handschrift. Gleiches ist beim Heckflügel zu beobachten. Aston Martin stützt den Flügel auf zwei Stelen, McLaren auf eine. Die Form der Airbox folgt den Bedürfnissen des Motors. Am Aston Martin ist sie rund, mit drei separaten Kanälen. Der Mercedes V6-Turbo zwingt die Aerodynamiker mit seinem mächtigen Plenum zu zwei Beulen in der Motorabdeckung.

Dem Motorsportpuristen Vettel gefällt sein neuer Dienstwagen, doch er fügt auch hinzu: „Richtig schön ist ein Rennauto erst, wenn es schnell ist.“ Fragen nach dem neuen Fahrgefühl wiegelt der vierfache Weltmeister ab: „Im Simulator bekommt man davon nur einen begrenzten Eindruck. Die Reifen können noch nicht realitätsnah simuliert werden. Dazu sind wir zu wenig mit ihnen gefahren. Erst auf der Rennstrecke werden wir sehen, wie wir die Kurven attackieren müssen, um schnell zu sein. Deshalb ist es relativ sinnlos, Prognosen abzugeben. Es ist so, als müsstest du etwas essen, was du noch nie gegessen hast und jetzt schon sagen, wie es schmeckt.“



Neues Auto, alte Fahrer: Stroll und Vettel fahren auch 2022 in Grün



Wie ein Fisch: Die heiße Kühlluft tritt über 15 Kiemen aus

Die Unbekannte: Reifen

Sein Chefkonstrukteur Andy Green spricht von der größten Herausforderung und der radikalsten Regelreform, die die Formel 1 je gesehen hat. Es ist die Summe an Neuland, das betreten werden muss und die Aufgabe so schwierig macht. „Bei so vielen Änderungen und beschränkten Ressourcen musst du gut abwägen, welcher Bereich dir den meisten Gegenwert bringt“, erklärt der 56-jährige Engländer. Die Aerodynamik folgt dem Groundeffect-Prinzip, das es zuletzt 1982 in der Formel 1 gab. Die Fahrwerke müssen einerseits mit 18-Zoll-Reifen auskommen, die weniger federn, andererseits dafür sorgen, dass die Autos so nah wie möglich an der Straße kleben, um maximalen Abtrieb zu erzeugen. „Die Autos werden wahrscheinlich ziemlich hart gefedert sein. Das wird die Fahrer an ihre Kartzeit erinnern“, schätzt Green.

Die ganz große Unbekannte sind laut Green und Vettel die Reifen. Obwohl die Teams bereits die Gelegenheit hatten, sie 2021 zweimal zu testen. Green winkt ab: „Keiner ist je mit einem Groundeffect-Auto mit diesen Reifen gefahren. Das sind ganz andere Belastungen. Wir werden erst auf der Strecke lernen, wie diese Reifen darauf reagieren.“ Ein weiteres Fragezeichen ist das Team selbst. Wie kommt Aston Martin mit dem rasanten Wachstum von 420 auf 600 Mitarbeiter klar? Die Antwort von Green: „Wir wollen unsere effiziente Kultur auf mehr Leute mit Erfahrungen von anderen Teams übertragen und daraus einen Aston-Martin-Weg machen.“ ■



Im direkten Vergleich: Die Seitenkästen des Haas sind früher nach innen eingezogen



Wie nah die Computergrafiken des AT03 an der Realität dran sind, wissen nur die Alpha-Tauri-Ingenieure

RED BULL

Neues Alpha-Tier

Alpha Tauri hat bei der Präsentation des AT03 für 2022 nur Computer-Bilder und nicht das echte Auto gezeigt. Im Gegensatz zu Red Bull sind darauf aber schon ein paar individuelle Lösungen zu erkennen.

Von: **Tobias Grüner**

Nur 13 Punkte fehlten Alpha Tauri im Vorjahr auf den angepeilten fünften Platz. Am Speed des Autos lag es nicht. Unnötige Fehler bei der Strategie, Zwischenfälle auf der Strecke und Ärger mit der Zuverlässigkeit führten am Ende zu einer suboptimalen Punkteausbeute. Auch mit etwas konstanteren Leistungen von Yuki Tsunoda hätte man den Zweikampf gegen Alpine wohl locker gewonnen. Der mit viel Selbstbewusstsein gestartete Rookie bezahlte vor allem in der ersten Saisonhälfte ordentlich Lehrgeld.

Rekord-Punkteausbeute

Trotz der aufgezählten Probleme sammelte Alpha Tauri am Ende beachtliche 142 WM-Punkte. Schon seit 2009 schickt Red Bull ein B-Team in der Formel 1 ins Rennen, aber so viele Zähler gab es noch nie. Vor allem Pierre Gasly deutete im Qualifying immer wieder das große Potenzial des AT02 an, der in der Startaufstellung regelmäßig zwischen McLaren und Ferrari parkte. „Es ist fast ein wenig schade, dass wir ausgerechnet jetzt ein komplett neues Auto bauen mussten, wo wir gerade so eine gute Basis hatten", ärgerte sich Technikchef Jody Egginton. „Aber ein neues Auto bietet auch immer wieder neue Chancen. Wir Ingenieure freuen uns natürlich über solche Herausforderungen, bei denen man mit einem weißen Blatt Papier anfangen kann."

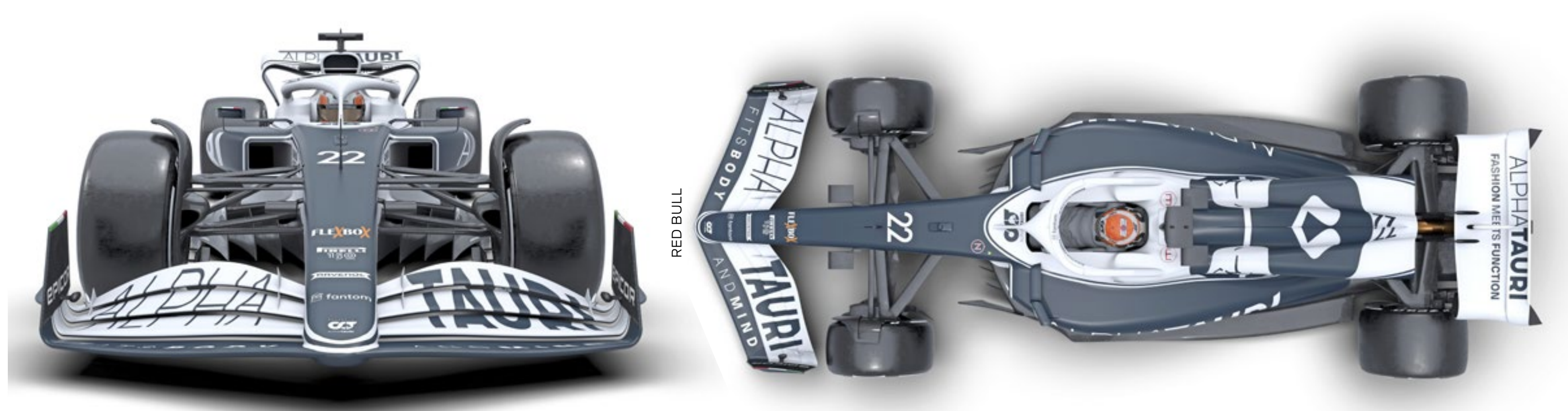
Im Gegensatz zu Technikpartner Red Bull zeigte Alpha Tauri vor den Testfahrten mehr als nur ein nichtssagendes Showcar. Auf den veröffentlichten Computergrafiken sind bereits einige interessante Details zu entdecken. Besonders die extreme Form der Seitenkästen fällt ins Auge. Wie beim Aston Martin wird die Kühlluft durch quadratische Öffnungen eingesaugt. Aber während die AMR22-Seitenkästen fast waagerecht nach hinten ragen und stark unterschnitten sind, zieht sich die bauchige Verkleidung beim AT03 wie eine schräge Rampe zum Heck nach unten.

Ansonsten wirkt das Auto eher konservativ gezeichnet. Bei den Aufhängungen setzt man im Gegensatz zu McLaren weiter auf Pushrod vorne und Pullrod hinten. Das könnte schon ein erster Hinweis darauf sein, dass es Red Bull beim RB18 genauso macht.

Keine Kühlschlitze

Beim Frontflügel ist das Hauptblatt fest mit der Nase verbunden. Bei den Konkurrenzmodellen von McLaren und Aston Martin schwebt das vorderste Element frei. Interessant sind auch an den vorderen Radträgern montierte Finnen, die weit nach innen ragen. Die Spiegelhalterungen sind ebenfalls aerodynamisch geformt und helfen, den Luftstrom nach hinten in die gewünschten Bahnen zu lenken. Die Form der Airbox erinnert an den AT02 aus dem Vorjahr. Kühlschlitze in der Verkleidung sind nicht zu erkennen. Stattdessen trägt der AT03 hinten an der Motorhaube eine breite Öffnung unter dem Auspuff, über die heiße Luft nach außen geleitet wird. Auch der Diffusor lohnt einen genaueren Blick. Der Übergang zwischen Dach und Seitenwand ist abgerundet. Die Konkurrenz nutzt hier mit rechtwinkligen Ecken das maximal mögliche Volumen extremer aus.

Neues gibt es auch in Sachen Farbdesign. Die Flügel sind jetzt nicht mehr blau lackiert, sondern weiß. Auch beim großen Teamlogo auf der Motorhaube wurden die beiden Kontrast-Farben umgedreht. Der Schriftzug „Alpha Tauri" ist auf den Seitenkästen zudem deutlich größer angebracht. Externe Sponsoren sind nicht viele zu erkennen. Nur „FlexBox" hat sich prominente Plätze an der Nase und den Frontflügel-Endplatten gesichert. ■



RED BULL

Die Nase ragt in das untere Flügelelement. Die Kühleinlässe sind quadratisch

Die Haube zieht sich hinten nicht so extrem zusammen wie beim McLaren

Formel 1

Neue Zeitrechnung

Die Formel 1 hat die Startzeiten für die Rennen 2022 veröffentlicht. Die Qualifikation zu den Europa-Grands-Prix wird zukünftig erst um 16 Uhr angepfiffen.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel-1-Fans müssen sich 2022 an einen neuen Wochenendzeitplan gewöhnen. Um die Mechaniker etwas zu entlasten, geht es mit der technischen Abnahme erst am Freitagvormittag los. Die Trainings verschieben sich auf den späten Nachmittag. Bei einem normalen Europa-Rennen sind die einstündigen Übungseinheiten standardmäßig erst um 14 Uhr bzw. 17 Uhr angesetzt. Samstags verschiebt sich das Programm um eine Stunde nach hinten. Hier beginnt das dritte Training künftig erst um 13 Uhr. Die Qualifikation wird um 16 Uhr angepfiffen. Bei den Rennen bleibt dagegen alles beim Alten. In Europa beginnen die Piloten sonntags um Punkt 15 Uhr mit ihrer Einführungsrunde. Normalerweise wird immer zur vollen Stunde gestartet. Nur beim einzigen neuen Rennen im Kalender weicht man von der Regel ab. Hier geht es um 15.30 Uhr Ortszeit los, was in Mitteleuropa 21.30 Uhr entspricht. Noch nicht in den Zeitplan aufgenommen wurden mögliche Sprintrennen. Hier herrscht hinter den Kulissen immer noch Streit zwischen den Top-Teams und den kleineren Rennställen über die Finanzen. ■

F1 ZEITPLAN

Datum	Grand Prix	Quali	Rennen
20.3.	GP Bahrain	16.00 Uhr	16.00 Uhr
27.3.	GP Saudi-Arabien	18.00 Uhr	19.00 Uhr
10.4.	GP Australien	8.00 Uhr	7.00 Uhr
24.4.	GP Emilia-Romagna	16.00 Uhr	15.00 Uhr
8.5.	GP Miami	22.00 Uhr	21.30 Uhr
22.5.	GP Spanien	16.00 Uhr	15.00 Uhr
29.5.	GP Monaco	16.00 Uhr	15.00 Uhr
12.6.	GP Aserbaidschan	16.00 Uhr	13.00 Uhr
19.6.	GP Kanada	22.00 Uhr	20.00 Uhr
3.7.	GP England	16.00 Uhr	16.00 Uhr
10.7.	GP Österreich	16.00 Uhr	15.00 Uhr
24.7.	GP Frankreich	16.00 Uhr	15.00 Uhr
31.7.	GP Ungarn	16.00 Uhr	15.00 Uhr
28.8.	GP Belgien	16.00 Uhr	15.00 Uhr
4.9.	GP Niederlande	16.00 Uhr	15.00 Uhr
11.9.	GP Italien	16.00 Uhr	15.00 Uhr
25.9.	GP Russland	15.00 Uhr	13.00 Uhr
2.10.	GP Singapur	15.00 Uhr	14.00 Uhr
9.10.	GP Japan	09.00 Uhr	07.00 Uhr
23.10.	GP USA	0.00 Uhr	21.00 Uhr
30.10.	GP Mexiko	22.00 Uhr	21.00 Uhr
13.11.	GP Brasilien	20.00 Uhr	19.00 Uhr
20.11.	GP Abu Dhabi	15.00 Uhr	14.00 Uhr

* alle Zeiten MEZ

Formel 1

Norris bis 2025 fix

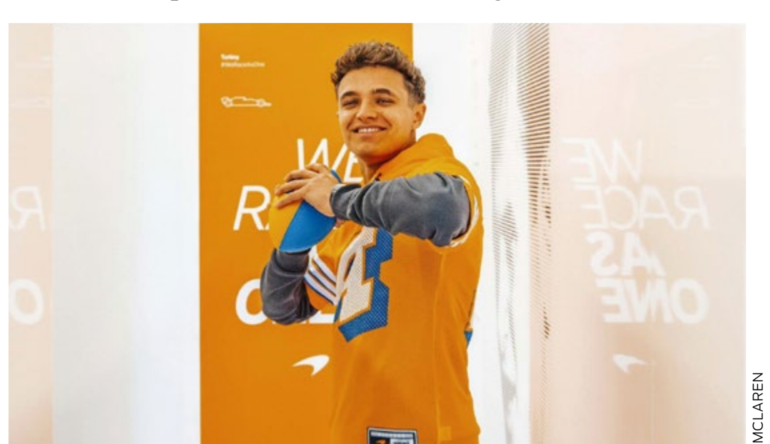
McLaren hat den Vertrag mit Lando Norris bis 2025 verlängert. Der 22-jährige Engländer verdient mehr Geld und nimmt damit gefühlt die Rolle des Teamkapitäns ein.

Von: **Michael Schmidt**

Red Bull hat es mit Max Verstappen gemacht, Ferrari mit Charles Leclerc. Die beiden Teams haben ihre Hoffnungsträger mit Langzeitverträgen an sich gebunden. Das gleiche Ziel verfolgt auch McLaren. Der britische Rennstall verlängerte den Vertrag mit Lando Norris frühzeitig bis 2025. Für angeblich 12,5 Millionen Pfund pro Saison, dafür ohne Ausstiegsklauseln.

McLaren hatte Norris erst im Mai letzten Jahres bis 2023 an sich gebunden. Allerdings zu schlechteren Bedingungen. Teamchef Andreas Seidl will länger planen: „Es ist wichtig, Stabilität im Team zu haben. Es zeigt, dass beide Parteien an das Projekt glauben.“ Norris unterschrieb, ohne abzuwarten, wie gut McLaren in die neue Formel-1-Ära startet: „Vielleicht machen wir in dieser Saison einen Schritt nach vorn. Vielleicht einen zurück. Ich glaube aber, dass wir gut aufgestellt sein werden. Wenn wir zurückfallen sollten, heißt das nicht, dass wir in den nächsten zwei, drei Jahren nicht wieder nach vorne kommen werden. Ich weiß, dass wir nicht sofort an die Spitze zurückkehren. Das ist ein Prozess. Ich wollte mit meiner Unterschrift ein Zeichen setzen und die Mannschaft motivieren.“

Auch wenn es bei McLaren keine Nummer eins im Stall gibt, ist der 22-jährige Engländer jetzt der heimliche Teamkapitän. Daniel Ricciardos Vertrag läuft Ende 2023 aus – mit einer Option auf Verlängerung. Der Australier meinte verschmitzt: „In meinem Alter schließt man keine Fünfjahresverträge mehr ab.“ ■



MCLAREN

Lando Norris hat offenbar Vertrauen in den McLaren-Rennstall

NACHRICHTEN

ALPINE WIRD PINK

Der österreichische Wasseraufbereiter BWT hat seine Partnerschaft mit Aston Martin gekündigt. Stattdessen spannt man nun mit Alpine zusammen. Wie der Rennstall schon bekannt gab, wird das neue Auto deshalb pinkfarbene Akzente tragen.

NEUER BAHRAIN-DEAL

Der Grand Prix von Bahrain wird bis ins Jahr 2036 im F1-Kalender bleiben. Ein entsprechender Vertrag wurde gerade unterzeichnet. Einen längeren Deal haben die F1-Verantwortlichen noch nie mit einer Rennstrecke ausgehandelt.

MASI-SUPPORT

FIA-Rennleiter Michael Masi, der nach Abu Dhabi in die Kritik geraten war, hat Unterstützung von Sebastian Vettel erhalten: „Er hat mehrheitlich einen guten Job erledigt. Ich hoffe, er ist weiter dabei.“ Auch Daniel Ricciardo machte sich für seinen Landsmann stark: „Wenn Michael bleiben will, dann sollte er bleiben dürfen. Ich finde nicht, dass man ihn aufgrund von Vorfällen in nur einem Rennen einschätzen sollte.“

HORNER BEI MERCEDES

Bei einer Motorsport-Gala in England wurde für den guten Zweck eine Tour durch die Mercedes-Fabrik versteigert. Der Meistbietende war niemand Geringerer als Red-Bull-Teamchef Christian Horner. „Ich würde gerne noch 20 Freunde mitnehmen“, grinste der Brite. Wegen der Auktionsbedingungen darf Horner die Tour aber leider nicht selbst antreten.

NEUE ALPINE-JUNIOREN

Alpine hat Jack Doohan und Olli Caldwell in seine Nachwuchsakademie aufgenommen und für 2022 in der Formel 2 geparkt. F3-Vizemeister Doohan soll beim Virtuosi-Team antreten. Caldwell wird bei Campos der neue Teamkollege von Ralph Boschung.



PORSCHE

Nach dem doppelten Drama im letzten Jahr durften Pascal Wehrlein und Porsche diesmal unbeschwert jubeln

Befreiungsschlag

Dank eines dominanten Qualifyings und einer smarten Strategie konnte Porsche seinen ersten (Doppel-)Sieg in der Formel E einfahren. Fehlende Unterbrechungen und eine „ungünstige Zusatzrunde" provozierten am Ende Reichweiten-Chaos.

Von: **Philipp Körner**

Kurz nach der Zieldurchfahrt wurde fleißig in den Geschichtsbüchern geblättert. Wann war er denn nun, der letzte Sieg eines Formel-Projekts aus dem Hause Porsche? Für die einen erschien der Formel-1-Triumph des unvergessenen Dan Gurney im Jahr 1962 als beste Antwort, für andere klang der CART-Erfolg des Mailänders Teodorico „Teo" Fabi in Mid-Ohio in der Saison 1989 plausibler.

Während Gurneys Typ 804 zweifelsohne als waschechter Porsche durchgeht, gab es einige Diskussionen um die Bezeichnung des US-Renners: Porsche-March 89P. War Porsche also nur ein Motorenlieferant? Keineswegs! Da der deutsche Sportwagenbauer Probleme mit dem selbst entwickelten Chassis hatte, bekam er vom englischen Spezialisten March erst ein Kundenchassis und für die Saison 1989 dann ein maßgeschneidertes Monocoque zugeliefert. Wenn man so will, ist die CART-Historie sogar näher am Prinzip der aktuellen Formel E dran. Spätestens seit dem 12. Februar 2022 sind aber nun beide Siege endgültig abgeschlossene Geschichte.

Von Anfang an stark

Nach den Nackenschlägen der letzten Mexiko-Reise – unter anderem wurde Pascal Wehrlein ein Sieg aberkannt – und dem mittelmäßigen Auftakt in Saudi-Arabien war Porsche mit der nötigen Motivation nach Lateinamerika gereist. Diesmal war wieder das beliebte Autódromo Hermanos Rodríguez samt spektakulärer Stadionsektion Austragungsort. Davor hatte es als temporäres Krankenhaus für COVID-19-Erkrankte eine hehrere Rolle zu erfüllen und wurde von Puebla vertreten.

> „Aus der Sicht des Teams war es die richtige Entscheidung. Es ist hart, aber ich hätte mich einfach besser qualifizieren müssen."
>
> André Lotterer

Obwohl Pascal Wehrlein über das gesamte Qualifikationsturnier hinweg das beste Auto hatte, war im Finale auch das Glück auf seiner Seite. Sein Konkurrent Edoardo Mortara (Venturi-Mercedes) hatte kurz vor der Ziellinie die Kontrolle über das Heck verloren. Infolgedessen rutschte er mit der Seite voran über den Strich und verlor so entscheidende Zehntel. Wehrleins Teamkollege André Lotterer war vorher von Mortara rausgekegelt worden, sicherte sich abschließend aber Startplatz 3. Die DS-Techeetah-Piloten Jean-Éric Vergne und António Félix da Costa rundeten das Spitzen-Quintett ab.

Direkt beim Start setzte Mortara Wehrlein unter Druck, musste sich für die folgenden Minuten aber zwischen den beiden Porsche einordnen. Hinter den verfolgenden DS ging es in der Anfangsphase mächtig zur Sache, jedoch gab es bis zu den ersten Aktivierungen des Attack-Modes nur wenige Veränderungen. Nach etwas mehr als fünf Minuten holten sich Lotterer, Mortara und Wehrlein als erste Piloten der Top 10 die Zusatz-kW und läuteten so ein intensives Ende für das erste Renndrittel ein. Selbiges schloss Mortara in Führung liegend ab, dahinter starteten die DS-Techeetah eine Offensive gegen die Porsche.

Im Anschluss an die zweiten Aktivierungen sah es dann kurz so aus, als ob der Sieg den Por-

sche wiederholt durch die Finger gleiten sollte, doch der Eindruck täuschte gewaltig. Während man 20 Minuten vor Ende auf den Plätzen 3 und 4 lag, war rund 13 Minuten vor Ablauf der Zeit bereits die ersehnte Doppelführung erreicht. Florian Modlinger, neuer Gesamtprojektleiter Formel E, analysierte: „Als die Fahrer anfangs zurückfielen, sind alle im Team ruhig geblieben. In der Schlussphase konnten sie sich dann über den Energievorteil, den sie sich erarbeitet haben, nach vorne kämpfen."

Porsche rechnet am besten

Trotz der Übernahme der Doppelführung mussten die Porsche-Ingenieure allerdings noch einmal eingreifen. Sie funkten dem zweitplatzierten André Lotterer die Bitte ins Auto, die Konstellation bis zum Ende zu respektieren. Dem 40-Jährigen wird der Aufruf zwar sicher nicht gefallen haben, doch die Botschaft war klar: Ein möglicher teaminterner Kampf würde den Reichweitenvorteil massiv torpedieren. Der dreimalige Le-Mans-Sieger gab sich nach dem Rennen deshalb als Teamplayer: „Aus der Sicht des Teams war es die richtige Entscheidung. Es ist hart, aber ich hätte mich einfach besser qualifizieren müssen." Der nun endlich von seinem Mexiko-Pech erlöste Wehrlein wusste es zu schätzen und lobte die Schützenhilfe seines älteren Kollegen. Dass beide nun punktgleich in der Weltmeisterschaft liegen, wird die Lage entspannt haben.

Nicht ganz so entspannt war die Lage bei einigen Konkurrenten, die mangels Neutralisierungen und durch eine unerwartete 40. Runde in Reichweiten-Probleme kamen. Porsches „Gameplan" sah diese hingegen von Beginn an vor und zielte schlussendlich auch darauf ab – ein weiterer wichtiger Baustein auf dem Weg zum historischen Erfolg. Nur DS konnte mit dem final auf Rang 3 abgewinkten Top-Fahrer Vergne eine vergleichbare Strategie umsetzen. Die Porsche waren aber am Ende enteilt.

Für viele Verfolger wurden in den Schlussminuten derweil längst verdrängte Erinnerungen an Valencia wach, wo im vergangenen Jahr ebenfalls Timing-Pech für großes Zittern gesorgt hatte. Ein gutes Beispiel für das finale Durcheinander ist der deutsche Nissan-Pilot Maximilian Günther, der eine Sekunde vor Ablauf der Zeit im Live-Timing auf Platz 16 zurückfiel. Im End-Klassement war er der drittbeste Deutsche auf Rang 9 – typisch Formel E.

In der Fahrerwertung behielt Edoardo Mortara die Spitze. Dank eines ebenfalls bemerkenswerten Schlusssspurts auf Position 6 konnte sich Mercedes-Mann de Vries in der Verfolgerrolle halten. Mit den Gesamtplätzen 3 und 4 haben Wehrlein und Lotterer ihre Weltmeisterschaftsambitionen unterstrichen. Weiter geht es am 9. und 10. April in Rom. ■

FORMEL E IN MEXIKO-STADT/MEXIKO

3. Rennen am 12.02.2022; 40 Runden à 2,606 km

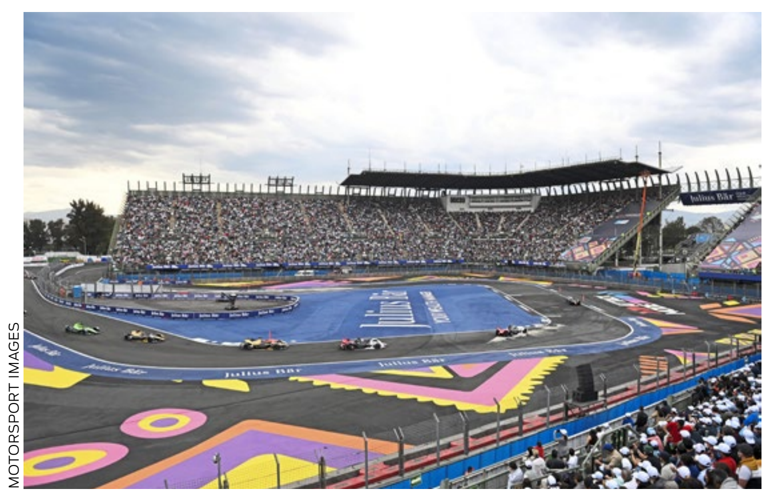
	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Pascal Wehrlein (D)	Porsche	47.20,404 min
2.	André Lotterer (D)	Porsche	+ 0,302 s
3.	Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+ 9,051 s
4.	António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	+ 9,975 s
5.	Edoardo Mortara (CH)	Venturi-Mercedes	+ 18,356 s
6.	Nyck de Vries (NL)	Mercedes	+ 19,020 s
7.	Robin Frijns (NL)	Envision-Audi	+ 20,232 s
8.	Sébastien Buemi (CH)	Nissan	+ 23,394 s
9.	Maximilian Günther (D)	Nissan	+ 26,497 s
10.	Jake Dennis (GB)	Andretti-BMW	+ 26,829 s

STAND FAHRER

1.	Mortara	43 Punkte
2.	De Vries	38
3.	Wehrlein	30
4.	Lotterer	30
5.	Vandoorne	28
6.	Vergne	27
7.	Dennis	26
8.	Di Grassi	25
9.	Frijns	24
10.	Da Cost a	12

STAND TEAMS

1.	Venturi-Mercedes	68 Punkte
2.	Mercedes	66
3.	Porsche	60
4.	DS-Techeetah	39


MOTORSPORT IMAGES

Partystimmung: Die Stadionsektion wurde ihrem Ruf wieder gerecht


MOTORSPORT IMAGES

Aufbruchstimmung: DS-Techeetah meldete sich mit P3 und P4 zurück



MOTORSPORT IMAGES

Abstimmung: Zum Wohle der Strategie blieb Lotterer auf Abstand



MOTORSPORT IMAGES

Stimmungskiller: Titelanwärter Jaguar verfehlte zum zweiten Mal die Punkte



XPB

Weltmeister im Wunderauto: Andretti und sein Lotus 79

WILHELM

„Der M

In diesem Jahr setzt die Formel 1 auf Autos mit dem Venturi-Konzept. Vor 44 Jahren fuhr Lotus die Konkurrenz mit Groundeffect-Autos an die Wand. Weltmeister Mario Andretti erinnert sich an den Lotus 79 und verrät: Die Idee hatte ein anderer.

Von: **Michael Schmidt**

Wie ist das erste Groundeffect-Auto von Lotus entstanden?
Die Idee entstand aus meinen Erfahrungen mit dem March 701 von 1970 heraus. Seine Seitenkästen sahen wie Flügel aus. Bei einem Test in Kyalami haben wir die Seitenkästen abgenommen, um den Luftwiderstand zu verringern. Plötzlich wurde das Auto vorne leicht. Was uns gezeigt hat, dass die Seitenkästen ganz offensichtlich Abtrieb produziert haben. Wir mussten vorne mit viel mehr Flügel fahren, um das zu kompensieren, was aber unseren Plan konterkarierte, weil wir ja Luftwiderstand einsparen wollten. Am Ende der Saison 1976 trafen wir uns in der Lotus-Fabrik in Hethel, um über das nächstjährige Auto zu sprechen. Die Ingenieure wollten von mir wissen, was ich gerne hätte. Ich sagte ihnen, dass du als Fahrer am liebsten Abtrieb hättest, ohne einen Preis dafür zu bezahlen. Sie haben gelacht und gesagt: Ja, das will jeder. Dann habe ich ihnen die Geschichte von den Seitenkästen von March erzählt. Sie produzierten offensichtlich Anpressdruck, ohne die Stirnfläche des Autos zu vergrößern. Wir haben das dann durchdiskutiert. Die Seitenkästen des March waren relativ kurz. Colin Chapman kam mit dem Vorschlag, dass wir einen großen Seitenkasten über die gesamt Länge des Radstands bauen und ihn zur Straße hin versiegeln, um die Luft auf das Flügelprofil zu leiten. Das erste Groundeffect-Auto war also nicht ein Geniestreich, sondern die Evolution einer Idee, die March schon viele Jahre vorher hatte. Davon hat natürlich nie jemand was gesagt. Sie wollten ja March keine Lorbeeren flechten.

arch 701 lieferte die Idee“

Wie ging es weiter?
Bei einem Test in Hockenheim fiel mir in der schnellen Ostkurve auf, dass ich mitten in der Kurve plötzlich viel mehr Abtrieb gewonnen habe. Ich habe Schritt für Schritt das Tempo erhöht, und es wurde immer mehr. Da war uns klar, dass der Effekt umso besser wirken würde, je näher die Kanten der Seitenkästen an der Straße sein würden. Colin hat einen Mechaniker losgeschickt, um in einem Geschäft Plastikstreifen zu kaufen. Die haben wir unten an die Seitenteile montiert. Als ich rausging, war ich auf einen Schlag um eineinhalb Sekunden schneller. Leider waren die Plastikschürzen nach zwei Runden abgeschliffen. Deshalb haben wir zwei, drei Rennen lang stattdessen Bürsten verwendet, die wir zur Straße hin abgedichtet haben. Das war natürlich nicht so effizient. Da es damals noch keine Windkanäle mit rollendem Boden gab, haben wir uns mit Fotos beholfen. Colin hat David Phipps damit beauftragt, in den Kurven Fotos zu machen, um zu sehen, welchen Weg die Luft in Kurvenfahrt nehmen könnte. Daraus entwickelte sich die Idee der beweglichen Schürzen. Das hat den Saugeffekt konstant gehalten. Später dann kamen die ersten Windkanäle mit rollendem Boden auf, und wir haben ein 1 : 25-Modell reingestellt. Da haben wir endgültig begriffen, was sich da abspielte.

So entstand der Lotus 79?
Ja, genau. Wir haben dann noch den Diffusor und die Bodenfreiheit für dieses Prinzip optimiert. Die beiden Kanäle in den Seitenkästen wurden konsequent frei geschaffen, um eine saubere Strömung durch das ganze Auto zu bekommen. Die hinteren Bremsen zum Beispiel waren zwar schon innen montiert, aber sie standen beim Lotus 78 noch zu sehr im Luftstrom. Beim 79er-Lotus hat Colin die Bremssättel direkt am Getriebegehäuse montiert. Das hat aber ein anderes Problem geschaffen. Die Hitze vom Getriebe hat auf die Bremsen abgestrahlt und die Bremsflüssigkeit zum Kochen gebracht. Speziell zu Beginn der Rennen, als noch viel Benzin an Bord und das Auto schwer war. Ich bekam ständig Bremsprobleme. Beim Debüt des Lotus 79 in Belgien musste ich die ganze Zeit pumpen, um Bremswirkung zu haben. Ich habe trotzdem noch gewonnen. Colin wollte nichts davon hören. Auf dem Ohr war er taub. Hauptsache, wir hatten das schnellste Auto.

Um wie viel besser war der Lotus 79 als sein Vorgänger?
Ehrlich gesagt, war mir der Lotus 78 fast lieber. Der hatte wenigstens funktionierende Bremsen. Der Lotus 79 war aerodynamisch aufgeräumter. Das Auto hat mehr Abtrieb produziert. Deshalb konnten wir kleinere Flügel verwenden. Deshalb war er auch auf den Geraden schneller. Das war 1977 unsere große Schwäche.

> „Chapman schickte einen Mechaniker los, um in einem Geschäft Plastikstreifen zu kaufen. Die haben wir unten an die Seitenteile montiert.“
>
> Mario Andretti

Haben diese Groundeffect-Autos einen anderen Fahrstil verlangt?
Wir mussten uns anpassen. Es war aber nicht schwieriger. Wie bei jedem Auto musste die Balance passen. Wenn die stimmt, fährst du so schnell, wie es das Auto hergibt. Ich garantiere, dass die neuen Autos 2022 sich für die Fahrer zu Beginn anders anfühlen werden. Aber sonst bleibt alles beim Alten. Sie werden versuchen, das Auto für sich optimal auszubalancieren.

Bei einem Groundeffect-Auto kommt der Abtrieb mit der Geschwindigkeit. Wie schwer war es, Vertrauen darin zu fassen, dass das Auto auch wirklich auf der Straße kleben bleibt?
Du musst einfach daran glauben. Je mehr Abtrieb dir ein Auto gibt, umso schwieriger wird es zu korrigieren, wenn der Anpressdruck mal abreißt. Es ist nichts, was sich langsam ankündigt. Speziell in schnellen Kurven fährst du entweder wie auf Schienen, oder du fliegst ab. Wenn das Auto einmal nicht richtig angeströmt wird, bricht der ganze Abtrieb abrupt zusammen.

Kann das Konzept der 2022er-Autos funktionieren?
Soweit ich das verstehe, sollen diese Autos weniger Turbulenzen nach hinten abstrahlen, damit man besser hintereinander herfahren kann. Die Idee ist, mehr Abtrieb unter dem Auto zu generieren, um die Flächen oberhalb zu verringern, die schlechte Luft produzieren. Deshalb konnte ich nicht verstehen, dass die Formel 1 vor ein paar Jahren auf breitere Autos und Flügel gegangen ist. Das hat die Turbulenzen vergrößert, und sie waren noch mehr vom DRS abhängig. Jetzt gehen sie richtigerweise den anderen Weg. Ich traue mich aber nicht vorherzusagen, ob es ausreicht, dass die Fahrer in den Kurven wieder dicht am Vordermann dranbleiben können. Wenn es um 30 Prozent besser wäre, wäre es schon ein Fortschritt.

Wie war das damals, als alle Teams auf Groundeffect-Autos umgeschwenkt sind?
Es war sicher einfacher. Der Groundeffect, der unter dem Auto erzeugt wurde, hat keine extra Turbulenzen produziert.

Warum hat das Folgemodell, der Lotus 80, nicht mehr funktioniert?
Je mehr Abtrieb wir gefunden haben, umso mehr kamen wir mit der Verwindungssteifigkeit des Chassis an unsere Grenzen. Ich habe Colin immer wieder gesagt, dass wir ein steiferes Auto brauchen, um auch härtere Federn zu fahren. Ich habe ihm sogar ein Beispiel gegeben. In Jarama gab es hohe Randsteine. Wer schnell sein wollte, musste da drüber. Der Lotus 80 war ein gutes Auto, solange man den Randsteinen fernblieb. Wenn ich aber drübergefahren bin, hat sich das ganze Chassis verdreht. Und wenn wir an einer Stelle das Auto etwas steifer ausgelegt hatten, ist das Problem am anderen Ende wieder aufgetreten. Unser Diffusor war so leicht, dass er sich bei hohen Drücken verbogen hat. Der Lotus 80 hätte nur funktioniert, wenn das ganze Konzept auf mehr Steifigkeit ausgelegt gewesen wäre. Chapman stellte sich taub, weil ein steiferes Chassis mehr Gewicht bedeutet hätte. Und das wollte er unter allen Umständen vermeiden. Deshalb haben uns die anderen mit ihren Kopien überholt. Williams hat 1979 in der Beziehung den besten Job gemacht. Und sie hatten das schnellste Auto.

Eine der größten Sorgen der Fahrer war, dass die Schürzen stecken blieben. Ist Ihnen das auch passiert?
Ja, ein paar Mal. Man musste unheimlich vorsichtig auf den Randsteinen sein. Zu viel drüber, und die Schürzen waren ab. Schlecht für mich. Ich bin immer gerne über die Kerbs gefahren. Ich musste meine Linie ändern. Das war ein kleines Opfer.

Die Groundeffect-Autos waren bis 1982 erlaubt. Wie haben sie sich über die Jahre verändert?
Der Abtrieb hat Dimensionen erreicht, dass es fast lächerlich war. 1982 wurden die Profile der Frontflügel sogar umgedreht. Die Ingenieure haben den Diffusor immer steiler gestellt, um die Geschwindigkeit der Luft unter dem Auto zu beschleunigen. Dadurch wanderte das Druckzentrum immer weiter nach vorne. Deshalb musste man mit dem Frontflügel Auftrieb erzeugen, um gegenzusteuern. Der Anpressdruck war so gewaltig, dass jeder Unfall ein großer Unfall war. Ein bisschen über der Grenze, und du hast keine Chance mehr gehabt, zu korrigieren. Es fühlte sich irgendwie nicht mehr richtig an. Vertrauen war alles. Deshalb musste man am Ende den Diffusor etwas zurücktrimmen, um die Autos wieder fahrbarer zu machen. So war der Fahrer nicht mehr nur Passagier. ■



Mario Andretti

Geburtstag: 28.02.1940
Geburtsort: Montona (I)
Wohnort: Nazareth (USA)

70 Jahre Motorsport in Bildern

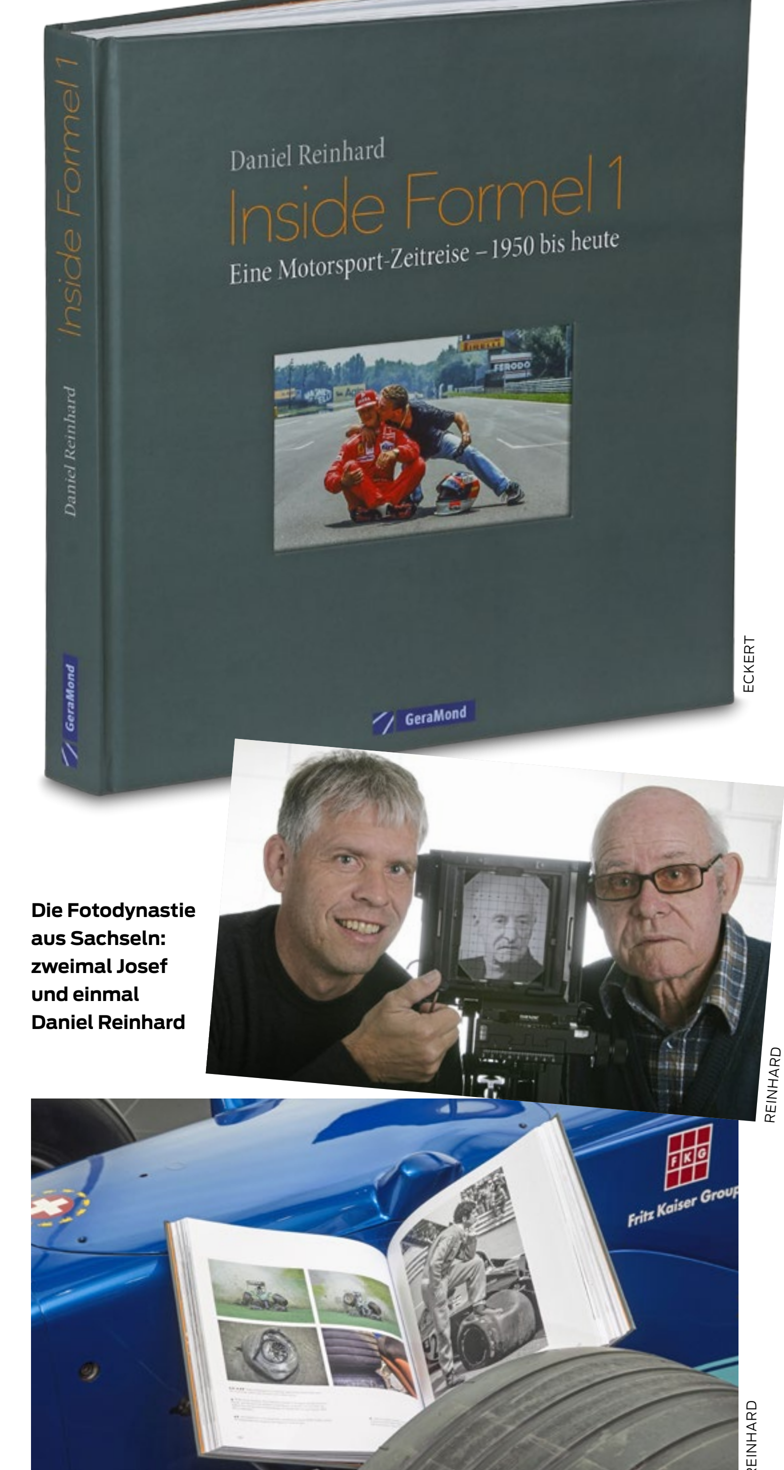
Motorsport aktuell-Fotograf Daniel Reinhard blickt auf 70 Jahre Motorsport zurück. Sein Buch „Inside Formel 1“ ist eine ungewöhnliche Zeitreise, die nicht nur von den Bildern lebt. Reinhard erzählt auch die Geschichten dazu.

Von: **Michael Schmidt**

Nein, das ist kein normales Fotobuch, wie es Fotografen gern am Ende ihres Schaffens auf den Markt bringen. Dabei kommt dann meistens eine Zusammenstellung ihrer besten Bilder heraus, doch weil es aus der subjektiven Sicht nur gute Bilder gibt, werden es am Ende immer zu viele, die in das Buch gequetscht werden müssen. Darunter leidet das einzelne Foto und sein Kontext.

Daniel Reinhard ist einen anderen Weg gegangen. Zusammen mit seinem Vater Josef kann er auf sieben Jahrzehnte Motorsport an vorderster Front zurückblicken. Auf und neben der Rennstrecke. In Schwarz-Weiß und in Farbe. In lustigen, ernsten und tragischen Momenten. Das Buch mit dem Titel „Inside Formel 1“ ist ein Rückblick ohne den Anspruch auf Vollständigkeit. Er soll zeigen, wie sich der Sport über all die Jahre gewandelt hat, in seinen Grundfesten aber doch gleich geblieben ist. Nichts dokumentiert das besser als Fotos.

Die Reinhards haben ihre Zeitreise nicht chronologisch an Daten geordnet, sondern nach Themen. Es werden Ereignisse an der Rennstrecke beleuchtet, aber auch viele Geschichten abseits der Pisten, die Reinhard in seiner



ECKERT

Die Fotodynastie aus Sachseln: zweimal Josef und einmal Daniel Reinhard

REINHARD

Das Buch und das Auto: Hintergrund ist ein Sauber

REINHARD

Das erste von 700 Startbildern. Drei Alfetta und ein Ferrari beschleunigen zum GP Schweiz 1950

REINHARD



ECKERT

Ein Reinhard-Klassiker: Der erschöpfte Senna nach dem GP San Marino 1992

Arbeit mit auto motor und sport und Motorsport aktuell erlebt hat. Im Vordergrund steht immer das besondere Bild. Dazu gibt es aber auch passend die Geschichte, wie und wo es entstanden ist und auch warum.

Manche Bilder wie Nelson Piquet im Funkenregen in Montreal, der Start zum GP Brasilien 1989, der Unfall von Jochen Rindt 1969 in Montjuïc oder Ayrton Senna, wie er 1992 nach der Zieldurchfahrt in Imola völlig erschöpft in seinem McLaren liegt, sind Klassiker und dürfen einfach nicht fehlen. Doch dann hat das Archiv der Reinhards auch noch viele Bilder hervorgebracht, die vorher noch nie gezeigt wurden. Zum Beispiel wie Niki Lauda kurz vor der Uraufführung des Filmes Rush ganz allein in einem Wiener Privatkino sitzt, wie ein Fan Michael Schumacher auf der Zielgeraden in Monza küsst und wie Peter Sauber fassungslos vor 15 000 Dollar und 5000 Schweizer Franken sitzt, die sich Daniel Reinhard davor bei seiner Hausbank für ein Foto ausgeliehen hatte.

Das Lebenswerk der Reinhards mit 288 Seiten und rund 400 Abbildungen ist im GeraMond-Verlag erschienen und seit Ende Januar im Buchhandel erhältlich oder unter **www.verlagshaus24.de** zu bestellen. ■

Teamchef Michael Shank über den zweiten Sieg seiner Mannschaft in Daytona, die ungewöhnlich kalten Bedingungen, die Kniffe bei der Strategie und warum sein Team sowohl im Sportwagensport als auch bei den IndyCars erfolgreich ist.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Sie haben mit Ihrem Team vor zehn Jahren die 50. Ausgabe des 24h-Rennens in Daytona gewonnen und jetzt auch die 60. Ausgabe. Dazwischen ist eine Menge passiert …
Nach dem Sieg in Daytona 2012 wollten wir mit dem Team sofort in die IndyCar-Serie umsteigen. Wir kauften ein Chassis, aber wir hatten keine Chance, einen Motor von Ford oder Chevrolet zu bekommen, die damals gerade die neuen V6-Turbos entwickelten. Und den Lotus-Motor wollte ich nicht. Also mussten wir die IndyCar-Pläne wieder auf Eis legen und haben das Chassis und die Ausrüstung wieder verkauft – und dabei einen gehörigen Verlust eingefahren!

Trotz des Daytona-Sieges hingen Sie damit zeitweise ziemlich in der Luft?
Der einzige Hersteller, bei dem sich nach 2012 etwas tat, war Honda/Acura. Sie wollten in die neue DPI-Topklasse einsteigen, außerdem bereiteten sie ein GT3-Programm mit dem NSX vor. Wir haben uns für beides beworben und bekamen schließlich den Zuschlag, den GT3-NSX in der GTD-Klasse der IMSA einzusetzen.

IMSA



Meyer Shank Racing Team

1989: Teamgründung Shank Racing in Pataskala, Ohio
1989: Titel Formula Atlantic mit Sam Hornish Jr.
2004: Einstieg in die Grand-Am
2006: Platz 2 beim 24h-Rennen in Daytona
2012: Sieg beim 24h-Rennen in Daytona
2017: Debüt beim Indy 500
2019/2020: Zwei GTD-Titel mit Acura NSX GT3 (IMSA)
2021: Sieg beim Indy 500 mit Hélio Castroneves
2022: Sieg 24h Daytona

IMSA

Meyer-Shank-Teamchef Michael Shank (oben) holte im Januar mit Acura seinen zweiten 24h-Sieg in Daytona

„Cadillac verlor in Daytona trotz ihres Speedvorteils!“

Sie haben die Chance genutzt und viele Titel gewonnen …
Ich denke, wir haben einen guten Job gemacht. Zwischen 2017 und 2020 hätten wir beinahe drei Titel in Folge gewonnen – das war nicht so schlecht.

Parallel haben Sie Ihren alten Traum von der Teilnahme beim größten amerikanischen Autorennen, dem Indy 500, weiterverfolgt?
Wir hatten für 2017 alles klargezogen, mit Stefan Wilson als Fahrer, dem Bruder des tödlich verunglückten Justin Wilson, plus eine Kooperation mit Andretti Autosport. Aber dann wollte ein gewisser Formel-1-Fahrer unbedingt in Indianapolis fahren (Alonso, die Red.), so wurde der Platz im Feld eng, und wir mussten unser Debüt unter fremder Flagge mit Andretti geben.

Trotzdem war das Indy 500 im Jahr 2017 eine wichtige Zäsur für die Zukunft Ihres Teams?
Im Rahmen des Rennens lernte ich den CEO von Sirius XM, Jim Meyer, kennen. Wir verstanden uns auf Anhieb prächtig, und am Ende des Jahres 2017 stieg er bei meinem Teams als Teilhaber ein, aber unter der Bedingung, dass wir in Zukunft weiter bei den IndyCars starten, zwar keine volle Saison, aber mehrere Rennen pro Jahr. 2018 fuhren wir sechs Rennen, 2019 zehn Läufe, im Corona-Jahr 2020 bestritten wir dann erstmals die volle Saison. Ende 2020 übernahm dann Liberty Media einen Teil des Teams. Das alles war so nicht geplant und geschah auch nicht, weil ich so ungeheuer klug und weitsichtig bin, sondern das waren einfach glückliche Umstände.

Ohne die starken Partner wäre der Höhenflug mit dem Sieg beim Indy 500 letztes Jahr und in Daytona 2022 aber nicht möglich gewesen, oder?
Nein, auf keinen Fall! Ich hatte immer eine klare Vorstellung davon, wie mein Team funktionieren sollte. Ich hatte nie Bock, irgendwelche Markenpokalflitzer für Herrenfahrer einzusetzen, das ist einfach nicht mein Ding. Das haben wir in den frühen Jahren gemacht, ich habe meine Lektion gelernt. Ich würde eher in der Karibik Boot fahren als das noch mal zu machen!

> „Bei so extremen Wetterbedingungen wie in Daytona hat man immer das Gefühl, dass man das Falsche macht, obwohl man gerade das Richtige tut.“
>
> Teamchef Michael Shank

Woher kommt Ihre Faszination für die IndyCars?
Ich bin in Columbus (Ohio), aufgewachsen, drei Stunden Fahrt östlich von Indianapolis. Mein Vater war ein Petrolhead, und der Mai war wegen des Indy 500 für uns so etwas wie ein heiliger Monat. Damals bewarben sich noch 55 oder 60 Autos für die 33 Startplätze – das war eine riesige Schlacht. Die Rennstrecke in Mid-Ohio war auch nicht weit entfernt, so fuhren mein Vater und ich an den Wochenenden oft zu den Rennen. Als junger Bursche habe ich mich in die Formelwagen verliebt, das erklärt meinen Wunsch, als Team beim Indy 500 anzutreten – mit dem Ziel, zu siegen!

Ihr Traum wurde 2021 Realität. Was war das Geheimnis des Indy-Sieges mit Hélio Castroneves?
Wir hatten das Auto von DragonSpeed gekauft, aber anstatt den langen und harten Weg zu gehen, alles selber zu machen und zu lernen, wollte ich schnell erfolgreich sein. Also schmiedeten wir technische Allianzen im Fahrerlager, was gute und schlechte Seiten hat, aber auf jeden Fall die Anlaufzeit verkürzt. Das war der Kniff, warum wir bereits 2021 mit Hélio den Sieg holen konnten. Mittlerweile haben wir als Team viel mehr Erfahrung und Expertise und können daher gut auf den eigenen Beinen stehen, auch wenn die erfolgreiche Kooperation mit Andretti weiterläuft.

Wie wichtig ist der Faktor Castroneves, der bei beiden Siegen als Fahrer mit an Bord war?
Ich habe bisher mit zwei krassen Fahrern zusammengearbeitet, die ich sehr schätze, das waren Montoya und Castroneves. Für mich ist Hélio der beliebteste und bekannteste IndyCar-Pilot in Nordamerika. Er ist als Pilot genauso brillant wie als Selbstdarsteller. Im Auto ist er abgezockt und behält immer einen kühlen Kopf. Er weiß genau, was er braucht, um zu siegen. In Indy ist er ein wahrer Meister – vielleicht ist er dort sogar der beste Pilot im ganzen Feld.

Zurück zum Daytona-Sieg: Wir hatten 2022 extrem kalte Bedingungen. Wie hat das die Strategie beeinflusst?
2021 war mein 17. Start beim 24h-Rennen in Daytona ohne Unterbrechung, und ich habe noch nie so extreme Bedingungen erlebt. Es war das mühsamste Rennen aller Zeiten, nein, es war furchtbar! Sogar die Rennmotoren liefen im Rennen zu kalt, was zu Fahrbarkeitsproblemen führte. Hélio hat uns dann mit seiner Erfahrung und ein paar Kniffen geholfen, um den Kipppunkt herauszuzögern, wo beim Motor wegen der Kälte gar nichts mehr geht. Wir hatten am Sonntagmorgen minus zwei Grad! Wir haben einen goldenen Mittelweg beim Motor gefunden, der funktioniert hat, was den Erfolg zu einem Teil erklärt.

Der andere Teil war die Strategie und die Reifennutzung bei den kalten Temperaturen?
Das ist korrekt. Wir hatten eine brillante Strategie, Kompliment an meine Crew und die Ingenieure! Die haben einen Schlachtplan für diese kalten Temperaturen aufgesetzt, der funktioniert hat, auch wenn wir manchmal dachten, dass es in die Hose geht. Aber wir sind nie in Panik verfallen, sondern haben uns strikt an den Plan gehalten, das war der Schlüssel. In der Nacht sind wir phasenweise Doppelstints gefahren, weil die Outlaps dann fünf oder sechs Sekunden schneller sind. Andererseits bauen die Reifen am Ende des zweiten Stints stark ab, das muss man alles einrechnen oder besser: vorausberechnen, auch mit Blick darauf, was man bei der Track Position gewinnt oder verliert.

Das war sicher knifflig?
Das war die Folge der extremen Wetterbedingungen: Man hat immer das Gefühl, man macht das Falsche, obwohl man gerade das Richtige tut! Der zweite strategische Faktor war der Verbrauch, da waren wir besser als Cadillac, auch weil die Fahrer einen super Job gemacht haben, denn der Fahrer ist beim Verbrauch ein wichtiger Faktor!

Die Cadillac waren aber etwas schneller?
Das würde ich so sehen, vielleicht zwei oder drei Zehntelsekunden pro Runde, die haben sie primär im Infield geholt. Wir waren besser im Banking und beim Verbrauch. Normalerweise siegt in Daytona das schnellere Auto, auch wenn man den Speed immer erst exekutieren muss, was in diesem Jahr wegen der kalten Bedingungen nicht so einfach war. Die Wahrheit ist aber, dass Cadillac in den letzten beiden Jahren in Daytona einen Speedvorteil hatte, den sie im Rennen nicht zu einem Sieg ummünzen konnten.

Wenn Sie vorausschauen, wie wird die IMSA-Saison für Ihr Team laufen?
Wenn man auf das große Bild blickt, sind die Rennen in Long Beach und Detroit die Achillesverse für die Acura-DPI, da sind die Cadillac besser, weil sie eine super Beschleunigung aus den langsamen Kurven haben. Auf allen anderen Rennstrecken sollten wir gut aussehen, wenn die BOP passt. Ich glaube nicht, dass IMSA in der letzten DPI-Saison noch viel an der BOP herumfummeln wird. Das wird ein hübscher Kampf! ■

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Aston-Martin-Teilhaber Lawrence Stroll leaked mögliche Rückkehr in die Topklasse

Aston-Martin-Comeback?

Die britische Sportwagenmarke Aston Martin könnte mit einem Prototyp für die Gesamtsiegerklasse nach Le Mans zurückkehren. Die Information verdanken wir dem Umstand, dass sich Aston-Martin-Teilhaber Lawrence Stroll bei der F1-Präsentation des neuen AMR22 in Gaydon verplappert hat.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die Bemerkungen von Stroll zum Thema Le Mans fielen in einer separaten Medienrunde mit sechs britischen Journalisten. Die Presseabteilung deklarierte die Information sofort als vertraulich und off-the-record, doch der englische „autocar"-Kollege Damien Smith enthüllte letzte Woche Freitag die brisanten Details: Laut „autocar" bestätigte Stroll, dass man darüber nachdenke, Rennprogramme jenseits der Formel 1 voranzutreiben. Stroll schob nach: „Zusätzlich diskutieren wir gerade das Thema Le Mans."

Die Nachricht über das Interesse von Aston Martin an einer Rückkehr nach Le Mans entbehrt nicht einer gewissen Ironie, denn es war Stroll, der nach seinem finanziellen Einstieg bei den Briten das fest geplante Hypercar-Engagement im Frühjahr 2020 stoppte. Als das Reglement 2018 veröffentlicht wurde, gab zunächst nur Toyota den Einstieg bekannt. Als sich keine weiteren Hersteller fanden, bot Aston Martin an, mit dem geplanten Hypercar Valkyrie nach Le Mans zu kommen – allerdings nur dann, wenn man mit dem Straßenauto antreten dürfe, nicht mit einem Prototypen. Und nur dann, wenn man ohne Hybrid fahren dürfe. ACO und FIA erfüllten die Wünsche von Aston Martin, doch als dann alles fertig war, zog Investor Stroll den Stöpsel.

SEAN BULL DESIGN

Die Rückkehr eines alten Huts: Steigt Aston Martin in die neue Topklasse ein?

Woher kommt nun der Sinneswandel? Erstens dürfte Lawrence Stroll der große Herstellerzuspruch rund um Le Mans nicht entgangen sein: Neun bis zehn Marken starten ab 2023 in der neuen Topklasse. Zweitens liegen alle Pläne für den Valkyrie-Rennwagen fertig in der Schublade. Red-Bull-Designer Adrian Newey hat das Rennauto 2019 geplant und gezeichnet, die technischen Rahmenbedingungen sind mit ACO und FIA vereinbart. Und drittens ist das Valkyrie-Straßenauto mittlerweile vier Jahre im Verzug – aber damit auf kuriose Weise noch frisch genug, um in Le Mans als Sportwagen-Prinzessin zu debütieren. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GT3: CALLAWAY-RÜCKZUG

Die Fans des ADAC GT Masters müssen 2022 ohne die Corvette von Callaway auskommen. Das Traditionsteam, das seit 2007 der Serie treu war, hat sich gegen ein Engagement entschieden. Es wäre ein Evo-Modell notwendig gewesen, um konkurrenzfähig zu bleiben. Das ergibt aber keinen Sinn, da schon 2024 ohnehin die von Corvette entwickelte GT3-Version kommt. Callaway konzentriert sich nun zunächst wieder auf das Tuning von Straßenfahrzeugen.

ELMS MIT 42 NENNUNGEN

Die European Le Mans Series (ELMS) geht mit einem Rekordstarterfeld von 42 Fahrzeugen in die neue Saison, die am 17. April mit dem ersten Rennen in Le Castellet startet. Die LMP2-Klasse stellt mit 17 Fahrzeugen die größte Rennklasse der ELMS, wobei sieben Fahrzeuge in der Pro-Am-Wertung eingeschrieben sind. Fast alle LMP2-Topteams wie G-Drive, United Autosports, IDEC Sports und TDS Racing, starten 2022 in der ELMS. Mit jeweils zwölf beziehungsweise 13 Startern sind die beiden anderen Fahrzeugklassen LMP3 und LM GTE ebenfalls wieder stark besetzt. Mit Ferrari, Porsche und Aston Martin sind drei Marken in der GT-Klasse vertreten. Das deutsche Team Proton Competition bringt zwei Porsche 911 RSR - 19 an den Start, unter anderem für den Hollywood-Schauspieler Michael Fassbender, der seine dritte ELMS-Saison bestreitet.



ELMS

NIELSEN-SIEG BEI ALMS

Beim Auftakt zur Asian Le Mans Series (ALMS) in Dubai hat Nielsen Racing mit dem Oreca 07 Gibson von Rodrigo Sales, Matt Bell und Ben Hanley gleich zwei Siege in den beiden 4h-Rennen eingefahren. In der GT-Kategorie war im ersten Rennen der McLaren von Inception Racing erfolgreich (Brendan Iribe, Ollie Millroy, Ben Barnicoat), im zweiten Lauf siegte der Ferrari 488 GT3 von Rinaldi Racing mit den Piloten Rino Mastronardi, David Perel und Davide Rigon.

FFF RACING MIT GT3-PAUSE

Das Lamborghini Team FFF Racing hat bekannt gegeben, sich in der Saison 2022 eine Pause vom GT3-Sport zu gönnen. Das von Lamborghini unterstützte Team, das von Andrea Caldarelli geführt wird, bleibt weiter in der Lamborghini Super Trofeo aktiv.

AMG-KADER VERKÜNDET

Insgesamt 17 Fahrer greifen für Mercedes-AMG in der GT-Saison 2022 ins Lenkrad. Neu dazugestoßen sind Lucas Auer und der Kanadier Mikaël Grenier. Während sich Adam Christodoulou und Manuel Metzger nur auf die Nordschleife konzentrieren, widmet sich Daniel Morad dem E-Sport. Fabian Schiller, Patrick Assenheimer und der Inder Arjun Maini zählen zum Junior-Programm. Die Performance-Fahrer sind Maximilian Buhk, Maxi Götz, Luca Stolz, Philip Ellis, Raffaele Marciello, Maro Engel, Thomas Jäger, Jules Gounon und Dani Juncadella.

DANIIL KVYAT: WEC-STARTS

Der ehemalige Formel-1-Pilot Daniil Kvyat startet 2022 mit G-Drive in der LMP2-Klasse der Sportwagen-WM (WEC). Der Russe bestreitet dabei die volle Saison mit seinen Teamkollegen James Allen (Australien) und René Binder aus Österreich. „Ich bin sehr froh, mit einem russischen Team und starken Teamkollegen in der Sportwagen-WM 2022 an den Start gehen zu können", sagte Kvyat.

Foto: Gruppe C Photography

READY TO RACE

FÜR 2022 IN FORMATION BRINGEN

Warten ist nicht unsere Stärke. Getreu unseres Mottos „READY TO RACE“ fiebern wir auf den Start der Nürburgring Langstrecken-Serie hin. Der KTM X-BOW GTX und der KTM X-BOW GT4 bieten dabei beste Voraussetzungen, um in der Meisterschaft auch 2022 vorn dabei zu sein und im KTM X-BOW CUP powered by Michelin um Siege und Preisgelder zu kämpfen. All das gibt es zu deutlich geringeren Kosten als bei der GT3-Konkurrenz.

FÜR WEITERE INFOS KONTAKTIERE: BIRGIT.KAMPL@KTM.COM





Aller guten Dinge sind zwei: Im August toben die WM-Asse erneut durch Westflandern

ROESELER

Rallye-WM

WM gastiert erneut in Belgien

Nach intensiven Gesprächen zwischen dem WM-Promoter und den Rallye-Organisatoren in Belgien und Tschechien ist die Entscheidung gefallen. Den offenen August-Termin füllt erneut die Ypern-Rallye.

Von: **Reiner Kuhn**

In den vergangenen Tagen glühten die Telefondrähte beim WM-Promoter für Veranstaltungen und Kalenderplanung verantwortlichen Simon Larkin heiß, um den für Ende August terminierten noch offenen WM-Lauf zügig zu vergeben. Nur so sei gewährleistet, innerhalb von sechs Monaten eine den WM-Standards der FIA entsprechende Asphaltrallye auf die Beine zu stellen. Wohl auch deshalb konzentrierte man sich darauf, den Interessenskonflikt zwischen dem Schmierstoff-Hersteller Ardeca, dem neuen Hauptsponsor der belgischen Ypern-Rallye, auf der einen Seite, und Rallye-WM-Serienpartner und Konkurrent Wolf auf der anderen Seite, zu lösen. Dies scheint nun gelungen. Zumindest sickerte durch, dass Ende dieser Woche eine gemeinsame Erklärung von Ypern-Organisator Alain Penasse und dem WM-Promoter zu erwarten sei.

Dass die WM-Teams nach zwölf Monaten ihre Zelte erneut in Westflandern aufschlagen, macht Sinn. Auch wenn bei der schon im Vorjahr kurzfristig in den WM-Kalender aufgenommenen Asphaltrallye einige Defizite in Sachen Streckensicherung und Zuschauer-Management Anlass zur Kritik gaben, dürfte es einfacher sein, die Mankos nach den gemachten Erfahrungen zu beheben, als mit einer komplett neuen Veranstaltung erneut ins Risiko zu gehen. Auch ohne den Ardennenkurs von Spa-Francorchamps soll die Rallye-Route von Westflandern auch wieder in die Wallonie führen.

Einen starken Eindruck soll auch das vom tschechischen Verband und Behörden breit unterstütze Konzept des Veranstalters der Barum-Rallye hinterlassen haben. Auch deshalb werden dem bisherigen EM-Lauf nun gute Chancen auf den unter anderem vom ADAC für die Wiederbewerbung der Rallye Deutschland favorisierten Termin im August 2023 eingeräumt. ■

Rallye-WM

Extratour für Greensmith

Zur Vorbereitung auf die speziellen Pisten der Rallye Schweden startet M-Sport-Pilot Gus Greensmith am Wochenende beim dritten Lauf zur norwegischen Meisterschaft.

In dieser Woche weilt das M-Sport-Team in Schweden, damit die Ford-Piloten den Puma Rally1 auf winterlichem Geläuf ausführen können und sich auf den dort in zehn Tagen beginnenden zweiten WM-Lauf vorbereiten. Anders als seine Werkskollegen Craig Breen und Adrien Fourmaux bleibt Gus Greensmith nach seinem Testtag im Hybridauto vor Ort und wird erstmals nach zwei Jahren wieder im Ford Fiesta Rally2 Platz nehmen und am Wochenende beim dritten Lauf zur norwegischen Meisterschaft starten.

„Jeder Kilometer zählt", sagt der 25-jährige Brite und erklärt: „Auch wenn ich im Vorjahr bei der Arctic Rallye das Tempo meines Teamkollegen Teemu Suninen mitgehen konnte, war es erst meine dritte Winterrallye mit den schmalen Spikereifen. Zudem ist das Rally1-Auto in Sachen Differenziale dem Rally2 sehr ähnlich."

Neben Greensmith wird auch Ole-Christian Veiby (VW) bei der norwegischen Numedals-Rally am Start stehen und von dort direkt zum Rallyezentrum der Rallye Schweden nach Umea reisen. ■ RK



M-SPOER

Heiß auf Eis: Gus Greensmith

Österreichische Rallye-Meisterschaft

Auftakt erneut abgesagt

Die Bemühungen um die Jänner-Rallye 2022 waren umsonst. Der von Anfang Januar auf Ende Februar verschobene ÖRM-Auftakt musste wie im Vorjahr abgesagt werden.

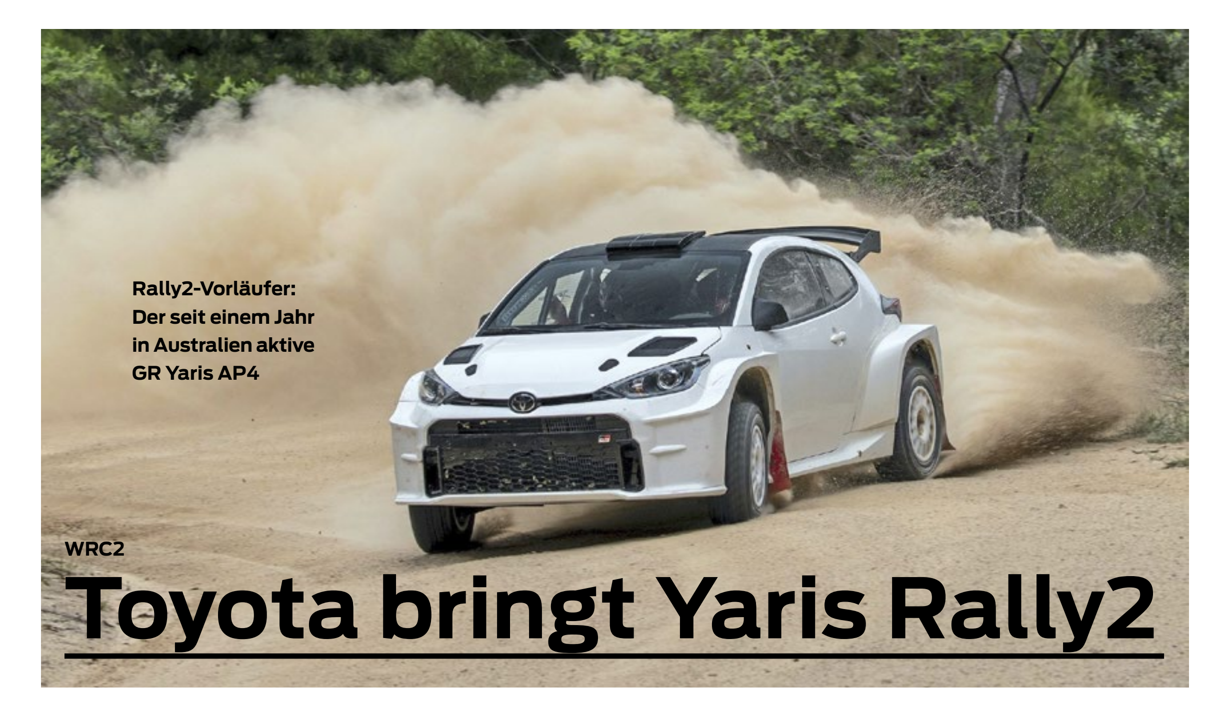
Nachdem der traditionsreiche Auftakt der Österreichischen Rallye-Meisterschaft schon zum Jahresbeginn 2021 pandemiebedingt ausfallen musste, waren die Macher vom Rallye-Club Mühlviertel in den vergangenen Monaten umso mehr bemüht, die 36. Auflage der Jänner-Rallye 2022 als Saisonauftakt wieder im Mühlviertel auszutragen.

Nach steigenden Fallzahlen im Spätherbst entschloss sich der Veranstalter, die Rallye auf Ende Februar zu verschieben. Doch aufgrund der anhaltenden Zuschauerbeschränkungen sahen die Organisatoren keine andere Möglichkeit, als die Jänner-Rallye ein weiteres Mal abzusagen. Erster von nun noch sieben Saisonläufen ist die Rallye Rebenland am 18. und 19. März. ■ RK



ILLMER

Alle Mühen umsonst: Auch 2022 wird es keine Jänner-Rallye geben


Rally2-Vorläufer: Der seit einem Jahr in Australien aktive GR Yaris AP4

WRC2

Toyota bringt Yaris Rally2

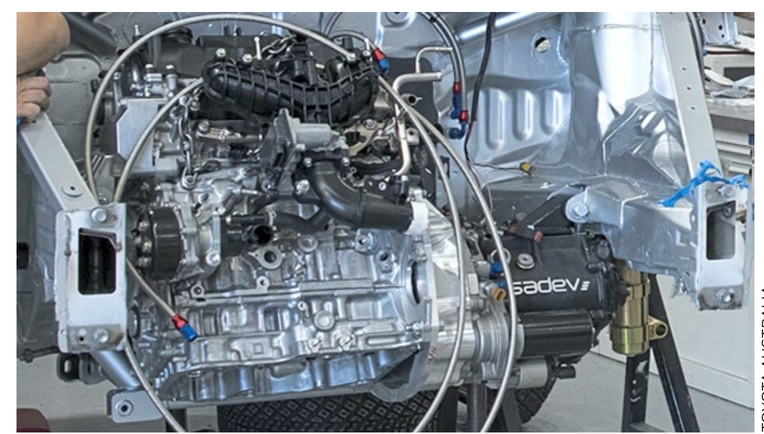
Auch wenn der Yaris Rally1 bei Toyota höchste Priorität genießt: Im Hintergrund hat die Arbeit am ersten Kundensportmodell begonnen. Aus der Konzernzentrale kam grünes Licht für den GR Yaris Rally2.

Von: **Reiner Kuhn**

Seit über zwei Jahren spricht Toyota über ein Kundensportmodell. Seither wurden Szenarien sondiert und die passende Fahrzeug-Kategorie evaluiert. Nun scheinen die Würfel gefallen. „Die Saison hat gerade begonnen, und wir konzentrieren uns voll auf das Rally1-Hybridauto", umschifft Toyota-Projektleiter Yuichiro Haruna eine klare Aussage. „Alles, was ich sagen kann, ist, dass wir ein Kundensportmodell anbieten werden. Als Basis wird auch hier der GR Yaris dienen." Damit ist klar: Es wird kein Rally3.

Zwar setzt die neu geschaffene Kategorie auf kleine Kompakt-Allradler, allerdings mit einer Maximalleistung von rund 235 PS, satte 30 PS weniger als der Serien-Yaris GR. Dem nicht genug, soll eine Wettbewerbsversion mindestens so wuchtig daherkommen wie das erfolgreiche Serienmodell. Haruna will das nicht kommentieren und lächelt. Auch er weiß, dass seit einem knappen Jahr in Australien ein auf dem Rally2 ähnlichen, nationalen AP4-Reglement aufgebauter GR Yaris im Einsatz ist. Der Dreizylinder-Turbomotor kommt wie das Weltmeister-Triebwerk des Yaris WRC und des Rally1-Hybridboliden aus der Kölner Werksschmiede um Norio Aoki. Den Weg für den GR Yaris Rally2 hat die FIA längst geebnet und im Reglement die bisher festgelegte Zylinderanzahl von vier aufgehoben.

Im Sommer soll ein erster Prototyp fertig sein und im Herbst die Testphase beginnen. Die Krux: Noch ist nach dem gelungenen Debüt der Rally1-Hybriden unklar, wie schnell und mit welchen Maßnahmen auch die Rally2-Kategorie elektrifiziert werden soll. Neben dem fossilfreien Sprit reicht die Bandbreite von einem E-Lader bis zum kleinem Mild-Hybrid. Auch deswegen wird, wie gerade beim künftigen GT3 geschehen, mit einer Präsentation des GT Yaris Rally2 auf dem Autosalon in Tokio im kommenden Januar gerechnet. Zwölf Monate später könnten die ersten Teams zum Saisonbeginn 2024 ihre Fahrzeuge erhalten. ■



TOYOTA AUSTRALIA

Kölner Kraftwerk: Der Dreizylinder des australischen Toyota GR Yaris AP4

Rallye-EM

Preiswert auf die internationale Bühne

Anreisen, Einsteigen, Rallye fahren. In der von TokSport für Renault organisierten Clio Trophy gibt es fünf EM-Klassiker im voll betreuten Rally5-Auto. Den Besten winken Preisgelder und der Aufstieg in einen Clio Rally4.

Von: **Reiner Kuhn**

In der Clio Trophy 2022 kann man im besten Wortsinn preiswert international bekannte Rallyestrecken im Wettbewerb unter die Räder nehmen. Auf dem Programm stehen die fünf EM-Läufe auf den Azoren, Gran Canaria, Lettland, Rom und Barum mit einem im bewährten „Arrive & Drive"-Paket bereitgestellten Renault Clio Rally5 (180 PS, sequenzielle Schaltung) von Renault-Serienpartner TokSport.

Im Gesamtpreis von 70 000 Euro ist für fünf EM-Klassiker nahezu alles enthalten, vom einsatzbereiten Clio Rally5, der Betreuung, Nenngelder, Sprit, zwölf Michelin-Reifen pro Event, Hospitality, zwei Overalls, insgesamt 100 Testkilometer auf Schotter und Asphalt sowie umfangreiche Medienbegleitung und sogar eine Versicherung mit fairer Selbstbeteiligung von 5000 Euro. Im Preis nicht enthalten sind neben der obligatorischen ERC3-Einschreibung die eigenen Reise- und Übernachtungskosten sowie alle Aufwendungen für die Streckenbesichtigung (Recce-Auto), die Gebühren für GPS, persönliche Ausrüstung sowie eine private Unfallversicherung.

Bei jedem Lauf warten auf die vier besten Teams Preisgelder (4000, 2000, 1000 und 500 Euro) sowie für den Gesamtsieger in der folgenden Saison drei EM-Starts in einem von TokSport betreuten Renault Clio Rally4, dem Fahrzeug von Junior-Europameister Jean-Baptiste Franceschi. Nähere Informationen unter https://cliotrophy.toksport.com oder Anfragen per E-Mail an cliotrophy@toksport.com. ■


ERC

Große Bühne im Rally5: Clio Trophy für junge Aufsteiger oder Hobbypiloten



MOTORSPORT IMAGES

Der neue DTM-Renndirektor Scot Elkins kann auf reichlich Erfahrung zurückgreifen: Nach diversen Jobs im US-Rennsport ist der Mann aus Indiana aktuell hauptsächlich für die FIA tätig – unter anderem als Renndirektor der Formel E. Im Interview spricht Elkins über sein Job-Verständnis, die Lehren aus der letzten DTM-Saison und mögliche Ähnlichkeiten zwischen Musik-Enthusiasten und Motorsportlern.

Von: **Philipp Körner**

Seit dem Saisonfinale der Formel 1 wird so intensiv wie nie zuvor über die Rolle des Rennleiters diskutiert. Das macht Ihren Job sicher nicht einfacher?
Mein Job hat sich dadurch nicht wirklich verändert. Als Renndirektor ist man es ja gewohnt, in einem stressigen Umfeld zu arbeiten. Die eigenen Entscheidungen stehen immer unter genauer Beobachtung.

Nehmen wir die Ereignisse des zweiten Formel-E-Rennens in Saudi-Arabien als Beispiel. Wegen des späten Safety Cars zogen viele Fans einen Vergleich zur Formel 1. Können Sie die Situation aus Ihrer Sicht schildern?
Die grundlegenden Prozesse sind immer dieselben. Basierend auf den Informationen, die einem von außen zugetragen werden, versucht man, die bestmöglichen Entscheidungen zu treffen. Mit diesen muss man dann leben. Bei dem Vorfall in Saudi-Arabien wussten wir beispielsweise genau, wo das verunfallte Auto und der Bergungskran standen. In der Theorie hätte die Bergung so innerhalb von vier Minuten erledigt sein können. Leider hatte der Fahrer des Krans aber einige Schwierigkeiten: Erst blieb er direkt vor dem Safety Car stehen, und dann gab es Probleme beim Verlassen der Strecke. Das ist die menschliche Ebene, die man schlicht nicht kontrollieren kann. Wenn man mit der Hilfe einer Kristallkugel so etwas vorhersehen könnte, würde man sich natürlich anders entscheiden. In der Realität muss die Rennleitung jedoch mit dem

Raues Terrain: Zusätzlich zur Formel E und der DTM ist Elkins auch als Renndirektor der Extreme E tätig

MOTORSPORT IMAGES

„Ziel war ein klareres und kompakteres Regelwerk“

arbeiten, was ihr entgegengeschmissen wird. Trotzdem gilt es, solche Vorfälle im Nachgang genau zu analysieren und nach Verbesserungspotenzial zu suchen. Wer das nicht tun will, ist für den Job ungeeignet.

Wie fanden Sie den Weg in die Rennleitung?
Ursprünglich war ich als Daten- und Renn-Ingenieur tätig. Im Laufe der Zeit bin ich dann auf die organisatorische Seite gewechselt und habe Verantwortung in verschiedenen Rennleitungen übernommen – zum Beispiel in den Nachwuchsserien der IndyCar.

Aktuell haben Sie ein sehr vielfältiges Aufgabengebiet: Neben der DTM und der Formel E sind Sie auch in der elektrischen Offroad-Serie Extreme E der Renndirektor. Wie gelingt der Spagat?
Leute wundern sich immer wieder, wie ich in so unterschiedlichen Disziplinen arbeiten kann. Für mich ist der Job aber grundsätzlich derselbe, denn die Aufgaben und Herangehensweisen sind sehr ähnlich. 90 Prozent meiner Arbeit bleiben immer gleich.

Wie lief bislang die Vorbereitung auf die DTM-Saison ab?
In der Winterpause haben wir uns vier Tage zusammengesetzt und sind alle Zeilen des Reglements durchgegangen. Wegen der Zeitverschiebung durfte ich so immer bis in den frühen Morgen hinein wach bleiben (lacht). Mein Ziel war es, das Regelwerk klarer und kompakter zu machen. In einem Fall konnten wir beispielsweise zwölf Seiten auf nur noch fünf eindampfen. Auf diese Weise bekommt man schnell ein Gefühl und Verständnis für die Regeln.

War es Ihnen dabei wichtig, einen eigenen Stil einzubringen? Unter anderem konnten Sie scheinbar Gerhard Berger bezüglich „Full Course Yellow“ überreden.
Für mich geht es weniger um einen Stil, sondern mehr darum, wie man Lehren aus der Vergangenheit umsetzt. Gerhard war kein Fan von „Full Course Yellow“, weil es die Abstände im Feld zementiert und sich deshalb nach der Freigabe nichts ändert. Ich habe mit ihm darüber gesprochen und meine Erfahrungen aus Amerika geteilt. Dort schiebt sich das Feld trotz des zunächst fehlenden Safety Cars zusammen. Uns gibt FCY die Möglichkeit, schnell zu reagieren. Zum Beispiel können wir fix Trümmerteile von der Strecke entfernen. Dass es danach einen Restart mit zwei Reihen gibt, ist aus der Perspektive der Action ein gelungener Kompromiss.

> „Ich bin ein Fan von Racing, und für mich gehört ein gewisses Maß an Kontakt dazu. Wer die Formel E schaut, kennt meine Einstellung zu diesem Thema.“
>
> Scot Elkins

Ab dieser Saison entscheidet wieder das Ampelsignal über die Freigabe des Starts und der Restarts. Früher führte das häufig zu Chaos. Warum diesmal nicht?
Ich glaube nicht, dass es ein erhöhtes Risiko geben wird, denn das Racing wird bereits vor der Kontrolllinie gestattet sein. Beim Ausarbeiten der Regeln haben wir explizit nach einer Lösung gesucht, die den Sport noch begeisternder macht. So, wie wir es uns vorstellen, wird es zwar ein fliegender Start sein, aber von der Dynamik an den stehenden Start der Formel 1 erinnern.

Was können die DTM-Fahrer von Ihnen erwarten?
Ich bin ein Fan von Racing, und für mich gehört ein gewisses Maß an Kontakt dazu. Meine Philosophie lautet: Wenn es wegen eines Kontakts zu einem Platztausch oder Zeitgewinn kommt, schauen wir uns die Situation noch mal an. Solange es nur eine Art seitlicher Lackaustausch ist und keiner von der Strecke oder gar in die Mauer gedrückt wird, ist es einfach guter Rennsport. Wer die Formel E schaut, kennt meine Einstellung zu diesem Thema.

Vor dem Saisonstart der Formel E hieß es jedoch, dass die Piloten zu einer vorsichtigeren Fahrweise aufgerufen worden seien. War das also nicht der Fall?
Man kann Rennfahrer nicht darum bitten, vorsichtiger zu Werke zu gehen. Es ist schließlich ihr Job, Rennen zu gewinnen und alle sich bietenden Möglichkeiten zu nutzen. Wir haben ihnen nur mit auf den Weg gegeben, ihre Köpfe zu benutzen und doch bitte zu bedenken, dass die Rennen lang genug sind.

In Saudi-Arabien scheint es gut geklappt zu haben.
Die Strecke ist mit nur zwei richtigen Überholstellen eine Ausnahme. Vieles hängt bei der Härte des Racings davon ab, wie kurz der Kurs ist und wie viele Stellen zum Reinstechen einladen. Bei den ersten beiden Rennen hatten wir aber sicher das Glück, dass es zwei gute und saubere Läufe waren.

Haben Sie die letztjährigen DTM-Rennen zur Vorbereitung angeschaut?
Um auf dem Laufenden zu bleiben, habe ich mir alle Rennen angesehen. Zudem hatte ich mit meinem Vorgänger Niels Wittich einen regen Austausch, als wir zusammen in der Formel-E-Rennleitung tätig waren. Damals wusste ich natürlich noch nicht, dass ich auf ihn folgen werde, aber die vielen Gespräche ließen mich immer eng am DTM-Geschehen sein.

Was ist Ihre Haltung zu den Vorkommnissen auf dem Norisring?
Wir haben Änderungen ins Reglement aufgenommen, um unsportliches Verhalten in Zukunft zu unterbinden. Und für mich ist es jetzt eindeutig, was im Sinne der Regeln ist und was erwartet wird. Es war schade, dass es zu diesen Vorkommnissen kam, aber unsere Änderungen stellen die passende Lösung dar.

Hatten Sie schon vorher Bezugspunkte zur DTM?
Ich war 2012 und 2013 bei den DTM-Rennwochenenden auf dem Norisring. Damals gehörte ich zur IMSA-Delegation, die mit der ITR über mögliche Veranstaltungen in den Vereinigten Staaten gesprochen hat. Zudem habe ich interessiert die Nachrichten verfolgt und mit vielen früheren DTM-Fahrern gesprochen, die nach Amerika zurückgekommen sind. Unter anderem haben mir Katherine Legge und Joey Hand über ihre Erlebnisse in der DTM erzählt.

Gitarren sind Ihre zweite große Leidenschaft. Wer ist emotionaler: Musik-Nerds oder Racer?
Ich glaube, die beiden Seiten liegen nicht weit auseinander. Bei der Musik hängt es allerdings etwas vom Thema ab (lacht). Wie im Sport gilt aber, dass man sich so respektvoll geben soll, wie man auch behandelt werden möchte.

Beschreibt das auch, wie Sie als Renndirektor im Fahrerlager wahrgenommen werden wollen?
Ich versuche, in jeder Situation offen und transparent zu sein. Denn mir macht es Spaß, Fahrerbesprechungen zu halten und viele Gespräche zu führen. Wenn die Fahrer zum Beispiel geschlossen auf mich zugehen und eine Änderung vorschlagen, lasse ich mich von ihrer Expertenmeinung überzeugen. Die Vorstellung, als strenger Direktor immer auf sein Recht zu pochen, gefällt mir nicht. ■



Scot Elkins

Geburtstag: 08.04.1970
Herkunftsort: Terre Haute
Herkunftsland: USA



Starkes Aufgebot: Fährt Mercedes auch 2022 wieder vorneweg?

DTM

Feld formt sich

Die aktuelle Woche ist wohl die mit der meisten Beachtung in der Silly Season der DTM. Wir nennen die aktuellsten Personalien und wann die restlichen Fahrer feststehen dürften.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem die Aufstellung von Marken- und Fahrermeister Mercedes-AMG wurde mit Spannung erwartet. Zwar wurde in diversen Online-Medien vieles schon verraten, doch nun gibt es auch eine offizielle Info. Meister Maximilian Götz wechselt wie kolportiert von HRT zu Winward, wo er mit Lucas Auer zusammenspannt. Dessen letztjähriger Teamkollege Philip Ellis ist damit ebenso raus wie der abgewanderte Vince Abril sowie Daniel Juncadella. Das Team GruppeM Racing, für das der Spanier 2021 fuhr, verdoppelt sein Aufgebot und bringt für DTM-Rückkehrer Maro Engel und den neuen AMG-Junior Mikaël Grenier zwei Autos an den Start. Bei HRT kommen Luca Stolz und Arjun Maini zum Einsatz. Im Mücke-Team, das erneut mit einem SpaceDrive-Auto antritt, sitzt weiterhin Maximilian Buhk am Steuer. Das GetSpeed-Team ist dagegen ganz raus.

„Ich bin mir sicher, dass wir gemeinsam mit unseren Teams und dem hochkarätigen Fahrer-Line-up auch in der neuen Saison für Erfolge sorgen werden“, gibt sich AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl zuversichtlich.

Bei den Rivalen von Audi stehen die drei Abt-Piloten Kelvin van der Linde, René Rast und Ricardo Feller fest. Auch die Neueinsteiger von Attempto Racing haben am Montag mit Marius Zug ihren Fahrer für die DTM-Premierensaison bekannt gegeben. Fehlt noch Rosberg, die dem Vernehmen nach in dieser Woche ihr Line-up bekannt geben. Nico Müller dürfte dabei wieder gesetzt sein. Für das zweite Cockpit gibt es neben dem letztjährigen Fahrer Dev Gore in Form von Esteban Muth noch einen zweiten Anwärter. Sollte der US-Amerikaner, wie zu erwarten steht, ins zweite DTM-Jahr gehen, wird es für Muth eng. Er hat schon bei Abt das Rennen um das dritte Cockpit gegen Feller verloren. Ob sein letztjähriges Team T3 Racing wieder am Start steht, ist offen. Und beim neuen Lambo-Team Grasser Racing steht bisher nur Clemens Schmid fest. Wie die weiteren drei Cockpits besetzt werden, soll ebenfalls diese Woche bekannt gegeben werden. Es deutet jedoch alles auf drei Werksfahrer hin, weil das Kommunizieren der drei weiteren Fahrer in enger Abstimmung mit Lamborghini erfolgen soll. Einziger Lambo-Werksfahrer mit DTM-Erfahrung ist Mirko Bortolotti, der eine sichere Wette sein dürfte.

> „Ich bin mir sicher, dass wir gemeinsam mit unseren Teams und dem hochkarätigen Fahrer-Line-up auch in der neuen Saison für Erfolge sorgen werden.“
>
> Stefan Wendl, Mercedes-AMG

Was macht Ferrari?

Für Muth bleibt aber noch der Gang zu BMW. Bei den Münchnern, die je zwei M4 GT3 bei vermutlich Walkenhorst und einem noch zu benennenden zweiten Team bringen, steht die Verkündung des DTM-Aufgebots ebenfalls bevor. Marco Wittmann und Sheldon van der Linde dürften fix sein. Kandidaten für die weiteren Cockpits sind neben dem Belgier Muth auch Timo Glock und Philipp Eng. Der Österreicher wäre deshalb eine logische Wahl, weil er nicht nur DTM-Erfahrung hat, sondern auch von Anbeginn in die Entwicklung des M4 involviert war.

Bei Porsche ist bislang nur das Bernhard-Cockpit (mit Thomas Preining) offiziell besetzt. Heißeste Kandidaten für die beiden SSR-Autos sind Laurens Vanthoor und Dennis Olsen, weil die anderen Werksfahrer schon ziemlich in Programme eingespannt sind.

Interessant ist: In einer Pressekonferenz sprach die DTM kürzlich von ca. 25 Autos verteilt auf fünf Hersteller. Damit ergibt sich hinter dem Einsatz von AF Corse/Ferrari, die die sechste Marke stellen würden, wieder ein Fragezeichen. Kommt nun eine weitere Rolle rückwärts? ■



DTM

Bei der Rosberg-Mannschaft zeichnet sich eine stabile Konstellation ab



SSR/SIEGER DESIGNS

Immer noch offen: Wer besetzt die beiden Porsche-Cockpits bei SSR?



Astra-Studie: Maurer Motorsport kehrt zurück auf die Rennstrecke

MAURER MOTORSPORT

ADAC TCR Germany

Viele neue Gesichter

In dieser Woche endet die Voreinschreibung in der ADAC TCR Germany. Es zeichnet sich ab, dass sich ein ähnlich großes Feld wie 2021 einfindet – mit alten und neuen Namen.

Von: **Michael Bräutigam**

Im vergangenen Jahr startete man mit 17 eingeschriebenen Fahrzeugen. Auf eine vergleichbare Größe dürfte die erste Tourenwagen-Liga in Deutschland auch für die Saison 2022 hinauslaufen. Nachdem bisher (siehe letzte Ausgabe) nur die jeweils drei Fahrzeuge vom amtierenden Meisterteam Engstler Motorsport (Honda) sowie ROJA Motorsport (Hyundai) feststanden, gibt es nun weitere Neuigkeiten in Sachen Starterfeld.

Allen voran das Comeback von Maurer Motorsport nach neun rennfreien Jahren dürfte viele Tourenwagen-Fans freuen. Das Schweizer Team setzt zwei Astra ein, wobei die Marke noch offen ist. Die als Opel geborenen Fahrzeuge fuhren zuletzt mit Holden-Branding in der TCR Australien. Als Fahrer beim Ex-WTCC-Team, für das auch u. a. schon die unvergessene María de Villota ins Lenkrad griff, werden Vincent Radermecker (ebenfalls Ex-WTCC) und Juniorchef Michael Maurer fungieren. Das Maurer-Comeback soll sogar noch weiter gehen: Offenbar hat man auch sehr konkrete Überlegungen, ein Auto für die DTC zu entwickeln.

Neuer TCR-Audi dabei

Die TCR Germany freut sich ebenfalls über einen neuen sowie einen alten Audi RS 3 LMS. Ersterer soll von Max Frederik Gruhn pilotiert werden, der bisher in der STT fuhr. Das „Altfahrzeug“ wird vom Neueinsteiger-Team Kro Racing eingesetzt.

Ebenfalls ein neues Gesicht, sowohl in Sachen Team als auch Fahrer, ist das elsässische Team NS Competition, das gemeinsam mit Pilot Dorian Guldenfels sowie einem Cupra einsteigt.

Ein altbekannter Fahrer ist dagegen Jonas Karklys, der erneut im Hyundai von NordPass an den Start geht. Ein anderer Hyundai-Einzelstarter der vergangenen Saison, Patrick Sing, möchte dieses Jahr nur sporadische Starts in diversen Serien unternehmen. Wimmer Werk Motorsport, das letztes Jahr noch mit vier fest eingeschriebenen Autos dabei war, strebt ebenfalls nur Gaststarts an.

Damit steht man aktuell bei zwölf fixen Anmeldungen für die Saison. Die allgemeine Einschreibefrist endet am 15. März, wobei man noch mit weiteren, teils internationalen Teams redet. ■

NACHRICHTEN

TCR AUSTRALIEN: DREI SIEGER BEIM AUFTAKT

Mit drei Siegern in drei teils sehr kurzweiligen Rennen startete die TCR Australien in Symmons Plains in die Saison. Die Erfolge sicherten sich Jay Hanson (Audi), Jordan Cox (Alfa Romeo) und Zac Soutar (Honda). Erster Tabellenführer ist jedoch Hyundai-Pilot Josh Buchan, der mit den Positionen 2, 5 und 4 die konstanteste Leistung ablieferte.

SUPERCARS: RÜCKKEHR NACH ADELAIDE?

Seit die amtierende südaustralische Regierung ihre finanzielle Unterstützung für den Event in Adelaide entzogen hat, wurde auf dem Stadtkurs kein Rennen mehr ausgetragen. Im Zuge der anstehenden Wahlen im März steht aber eine Rückkehr im Raum. Die Labour-Partei hat ein entsprechendes Abkommen mit Supercars, das im Falle eines Wahlsieges die Rückkehr des Rennens vorsieht. Ein Datum würde es auch schon geben: 3./4. Dezember 2022.

STCC: REKORDSAISON FÜR MATTIAS ANDERSSON

Mattias Andersson (Lynk & Co), amtierender Privatfahrermeister der STCC, geht in diesem Jahr in sein 22. Jahr in der skandinavischen Serie. Damit stellen er und sein Team MA:GP einen neuen Rekord auf – mehr Saisons hat noch kein Fahrer absolviert.


Die neuen Autos feierten bereits beim Clash-Event Premiere. In Daytona wird es nun richtig ernst

MOTORSPORT IMAGES

Alles auf Anfang

Die NASCAR Cup Series steht am Beginn einer neuen Ära. Neue Regeln und neue Teamkonstellationen mischen das Oberhaus der US-Tourenwagen auf. Wir blicken voraus auf die am Wochenende mit dem Daytona 500 beginnende 74. Cup-Saison.

Von: **Michael Bräutigam**

Nichts ist bekanntlich für die Ewigkeit. Klingt banal, ist aber so: Die Entwicklungen in der Welt, auch und vor allem in Sachen Automobil, sind in den vergangenen Jahren rasant vorangeschritten. Doch nicht überall. Bei NASCAR vertraute man weiterhin auf Starrachse, Panhardstab, H-Schaltung und Stahlfelgen. Als man 2012 immerhin von Vergasern auf eine Benzineinspritzung umstellte, liefen die Puristen bereits Sturm. Doch auch das „Land of the Free" und „Home of the Brave" musste sich eingestehen, dass man nicht ewig mit einem in der Basis 50 Jahre alten Konzept umherfahren kann. Die Lösung heißt „Next Gen" und folgt in diesem Jahr auf die „Gen 6".

Einen ersten Vorgeschmack auf das, was Fans und Aktive gleichermaßen erwartet, lieferte bereits das Clash-Rennen in Los Angeles. Allein durch die nun mit Einzelradaufhängungen bestückte Hinterachse konnte man bereits deutliche Unterschiede in der Fahrzeugdynamik ausmachen. Und bei einem Unfall von Justin Haley waren ebenfalls die neuen Crash-Strukturen zu sehen. Weil die Außenhülle nun aus Verbundwerkstoffen und nicht mehr aus Blech besteht und die Autos modularer aufgebaut sind, kann man Unfallschäden leichter reparieren. Dazu ist der Fahrer besser geschützt.

„Unterschied gewaltig"

„Vorher sind wir quasi den aufgemotztesten 1970er Ford Mustang gefahren, den man sich vorstellen kann", sagt Cup-Pilot David Ragan. Stewart-Haas-Fahrer Aric Almirola ergänzt: „Für das, was sie waren, sind es jedoch faszinierende Rennautos gewesen. Der Unterschied zwischen den alten Autos und den Next-Gen-Fahrzeugen ist gewaltig."

Ex-Champion Chase Elliott sieht es eher pragmatisch: „Am Ende fahren wir immer noch im Kreis und lenken öfter nach links als nach rechts." Und tatsächlich geht es unterm Strich ja weiterhin darum, wer am schnellsten um den Kurs kommt und sich in Duellen durchsetzen kann.

Eine Zäsur bei der Technik bietet immer auch Chancen. In der Formel 1 haben große Regeländerungen deshalb häufig die Kräfteverhältnisse auf den Kopf gestellt. Weil aber im Cup seit einigen Jahren Quasi-Einheitsautos zum Einsatz kommen – und mit Next Gen umso mehr –, sind keine großen Verschiebungen zu erwarten. Denn natürlich kommt es immer noch darauf an, wie gut die Autos zusammengebaut sind und welches Team die Feinheiten der neuen Fahrzeuggeneration am schnellsten durchleuchtet. Die Topteams wie Penske, Gibbs oder Hendrick werden also auch weiterhin um die Spitze fahren. Doch schon beim Clash zeigte sich, dass bisherige „B-Teams" durchaus für Überraschungen gut sind. Vor allem bei Richard Childress Racing scheint man den Anschluss zur Spitze nach vielen Jahren wieder geschafft zu haben. Auch dem Kundenteam Trackhouse Racing, das die zwei Charter von Ganassi übernommen hat und so von einem auf zwei Autos aufstockt, wird diese Entwicklung zugutekommen.

!

Ex-F1-Weltmeister Jacques Villeneuve ist einer der Fahrer, die sich noch fürs Daytona 500 qualifizieren müssen. Er startet für die Cup-Debütanten vom Team Hezeberg.

Villeneuve beim 500?

Auch die neue Konstellation beim zuletzt nicht erfolgsverwöhnten Roush-Fenway-Team dürfte für einen Sprung nach vorne sorgen, zumindest wird der neue Teilhaber Brad Keselowski am Steuer „seines" Autos nichts anderes im Sinn haben. Allgemein ist also ein noch kompakteres Feld zu erwarten.

Die Teamwechsel der zwei Cup-Champions Kurt Busch und Brad Keselowski sind im Fahrerfeld die wichtigsten Verschiebungen. Unter besonderer Beobachtung stehen aber auch die zwei Top-Rookies Austin Cindric (Penske) und Harrison Burton, der im Penske-Partnerteam der Wood Brothers an den Start geht.

Der Auftakt beim Daytona 500 kommenden Sonntag bietet also einige Spannung – und das bereits vor dem eigentlichen Rennen. Denn weil fünf nicht gecharterte Autos auf der Entry List stehen, im Rennen aber nur derer vier starten dürfen, geht es schon im Qualifying sowie den Qualifying-Rennen um einiges. Einer, der um seinen Start beim Daytona 500 kämpfen muss, ist Ex-F1-Weltmeister Jacques Villeneuve (Team Hezeberg). Der unternahm bereits 2008 einen Anlauf aufs Daytona 500, konnte sich damals aber nicht qualifizieren. ■



NASCAR

Zweiter Anlauf aufs Daytona 500: Villeneuve muss sich erst qualifizieren



MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
FÜR SIE ZUR WAHL
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302
JET
€ 30 JET-Gutschein
· Bequem shoppen und tanken
· Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
· Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082



Pol Espargaró: Die neue Honda wurde auf seine Wünsche hin verändert, nun hat sie mehr Traktion

Pol-Position

Dass die neue Honda ein klarer Fortschritt gegenüber ihrer Vorgängerin ist, bewies Pol Espargaró mit der schnellsten Zeit am letzten Testtag. Wenn Fabio Quartararo auch fast gleichzog, sind die Probleme bei Yamaha unverkennbar. Das Feld ist noch einmal enger zusammengerückt: Die Top 20 trennten nur 0,9 Sekunden.

Von: **Imre Paulovits**

Wegen der bekannten Euphorie der indonesischen Fans freuten sich die MotoGP-Piloten auf die neue Strecke von Mandalika. Doch bekamen sie am ersten Testtag gleich eine unerwartete Überraschung serviert. Der Regen hatte offensichtlich einiges an Staub und kleine Kieskörner aus den Kiesbetten herausgewaschen, zusammen mit dem Sand in der Luft von den Baustellen rings um die Strecke ergab dies eine schwarze Brühe auf der Piste. Die Motorräder waren bereits nach einer Runde mit einer Schlammschicht bedeckt, die Strecke musste erst gereinigt werden, bevor es weitergehen konnte. Doch auch als die Piste abtrocknete, wirbelten die Bikes noch Dreck und Steine auf, Abreißfolien wurden das wichtigste Utensil.

Trotz der Unannehmlichkeiten konnten die Fahrer der Strecke jedoch viel abgewinnen. „Da ist alles drin, von Phillip Island über Doha bis zu Argentinien. Die Linienführung ist richtig gut“, stellte Jack Miller fest. Weil viele schnelle Kurven ineinanderfließen, kommt dies den Yamahas und den Suzukis entgegen. Trotzdem war am Ende des ersten Tages Honda-Pilot Pol Espargaró an der Spitze der Zeitentabelle, vor seinem unerschrockenen Bruder Aleix und Brad Binder. Dass Suzuki-Pilot Álex Rins und Yamahas Weltmeister Fabio Quartararo folgten, bestätigte die

> „Wir konnten eine gute Pace herausarbeiten. Ich fahre aber zu sehr am Limit. Und ich weiß im Moment nicht, wo wir uns noch weiter verbessern können.“
>
> Fabio Quartararo

Vermutung. Am zweiten Tag katapultierte sich Luca Marini an die Spitze. Valentino Rossi hat über den Winter geschafft, dass sein Halbbruder doch noch eine GP22 bekommen konnte, und der 24-Jährige bedankte sich mit der Bestzeit. Am dritten Tag war aber wieder Pol Espargaró vorn. „Die Honda hat jetzt mehr Gewicht auf dem Hinterrad und mehr Traktion, und niemand gibt aus den Kurven heraus so früh Gas wie Pol Espargaró“, stellte der MotoGP-Fachkommentator Simon Crafar fest.

Honda erstarkt

„Der Speed über eine Runde war letztes Jahr einer unserer Schwachpunkte“, meinte der Honda-Werkspilot. „Dass wir ihn verbessern konnten, stimmt mich zuversichtlich. Das Wichtigste ist aber, dass wir eine sehr gute Rennpace haben. Dazu hatten wir keine Stürze, das Motorrad ist sicherer als je zuvor. Ich fühle mich bereit für den WM-Auftakt.“ Sein Teamkollege Marc Márquez verzichtete am letzten Tag aufs Fahren: „Meine Schulter begann wieder zu schmerzen, da habe ich auf die Zeitenjagd verzichtet, weil diese viel Energie nimmt. An meiner Fitness muss ich bis zum WM-Auftakt weiterarbeiten, aber unsere Pace ist sehr gut.“ Wie ernst es Honda nimmt, sah man am letzten Tag, als Takaaki Nakagami noch einen weiteren Rahmen probierte, der ganz anders war als alle bisherigen.

Fabio Quartararo zauberte am Schluss noch die zweitschnellste Zeit auf den Asphalt. „Wir haben einen guten Job gemacht, mein Gefühl wurde zum Schluss besser“, hatte sich seine Laune ge-





Fabio Quartararo: Der Weltmeister redet immer mehr von anderen Herstellern



Luca Marini: Ein weiterer Spitzenfahrer mit der Ducati GP22 herangewachsen

genüber Sepang verbessert. „Das Problem ist aber, dass ich mich bereits am Limit fühle und nicht wirklich weiß, wo wir das Motorrad noch verbessern können. Yamaha arbeitet aber hart, damit ich selbst weniger am Limit sein muss." Der Weltmeister betonte wieder: Er hört sich alle Angebote für 2023 an. Auch Franco Morbidelli konnte zum Schluss noch bis auf P5 vorfahren. „Ich konnte mein Gefühl für das Motorrad zum Schluss verbessern. Aber meine Kondition ist nicht so, wie sie sein sollte. Ich konnte mit meinem Knie kein Ausdauertraining machen. Ich sehe, dass alle überallhin laufen, ich kann im Moment nur gehen."

Magenverstimmung

Wenn Álex Rins auch an allen Tagen nah an der Spitze war, Ex-Weltmeister Joan Mir konnte sein Testprogramm nicht durchziehen. Am zweiten Tag musste er auf mehrere seiner Techniker verzichten, weil sie Corona-positiv waren. Am dritten Tag konnte er gar nicht fahren, weil er eine Lebensmittelvergiftung erwischte und völlig kraftlos war. Er war aber nicht der Einzige, der am letzten Tag pausierte: Tech3-KTM-Pilot Raúl Fernández hatte am zweiten Tag seinen ersten MotoGP-Sturz, fiel auf den Kopf und konnte am nächsten Tag das Tempo nicht einschätzen, daher zog ihn das Team zurück.

An den Werks-Ducatis waren die langen Auspuffe entfernt worden, die beiden Werksfahrer agierten recht unauffällig, ihre Rennpace war aber gut. „Wir haben keine Zeitenjagd gemacht, dafür viele Teile probiert und am Reifenmanagement gearbeitet", sagte Vizeweltmeister Francesco Bagnaia. „Ich kann den WM-Auftakt kaum erwarten." Dass nur die Ideallinie wirklich schnell war, dem konnte Jack Miller etwas Positives abgewinnen: „Das war eine gute Vorbereitung für Katar. Dort ist es wegen dem Sand genauso." Schnellster Ducati-Pilot war aber Luca Marini. „Wir haben einen Riesenschritt gegenüber dem Vorjahr gemacht", so der Halbbruder von Valentino Rossi. „Die GP22 ist sehr schnell. Nun müssen wir ihr Potenzial verstehen und auch weiter an der Racepace arbeiten." Nur noch drei Wochen, und die Saison beginnt. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Mandalika (RI), 11.–13.02.2022, Bestzeiten

1.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.31,060	153 Runden
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.31,074	228
3.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	1.31,289	97
4.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP22	1.31,385	80
5.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.31,416	198
6.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	1.31,436	151
7.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.31,477	111
8.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP22	1.31,478	121
9.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.31,481	188
10.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	1.31,488	193
11.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.31,574	140
12.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.31,586	103
13.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	1.31,599	110
14.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.31,603	143
15.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.31,620	214
16.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	1.31,665	113
17.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.31,687	202
18.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	1.31,870	166
19.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	1.31,890	126
20.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	1.31,901	133
21.	Fabio di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	1.31,915	120
22.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	1.32,401	87
23.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	1.32,598	153
24.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	1.33,049	132



Aprilia: In diesem Jahr als eigenständiges Team in der MotoGP, viel Schwarz mit roten Streifen

Alles so schön bunt hier

Letzte Woche wurden auch die letzten drei Werksteams für die MotoGP-Saison 2022 präsentiert. Bei den Italienern von Aprilia und Ducati gibt es neue Farben zum neuen Jahrgang, bei Honda gibt es die umfangreichsten Umbaumaßnahmen seit der Einführung der 1000-ccm-Formel vor zehn Jahren.

Von: **Imre Paulovits**

Die Pandemie hat uns gelehrt, alles anders zu machen. Waren Teampräsentationen früher ein Spektakel mit geladenen Gästen, mussten sie in den letzten beiden Jahren virtuell abgehalten werden. Und so kann heute weltweit jeder an ihnen teilnehmen, denn in den sozialen Netzwerken, in denen sie ausgestrahlt werden, werden sie bereits Wochen vorher angekündigt. Und weil man sich die Räumlichkeiten, die Einladungen und die Bewirtung der Gäste sparen kann, treiben die Hersteller einen umso größeren Aufwand bei der Erstellung von spektakulären Videos. In diesem Jahr haben sie sich auch so einiges dabei einfallen lassen.

Hier spielt die Musik

Dass Italien eine reiche Kultur in der klassischen Musik hat, ist ziemlich jedem bekannt, der im Musikunterricht zugehört hat. Doch in diesem Jahr tritt diese Kultur auch in der MotoGP in den Vordergrund. Bereits das WithU-Yamaha-Team von Razlan Razali baute in der Philharmonie von Verona auf die Wirkung der Oper, nun hat Aprilia, die dieses Jahr mit einem direkt im Werk angesiedelten Team in der MotoGP antreten, gleich sein eigenes Symphonieorchester zusammengestellt. In einem netten Video bricht die Rennabteilung in Noale auf, alle werfen sich in in den kleinen Schwarzen, lassen sich schminken und treten auf die Bühne. Der Dirigent ist natürlich Renndirektor Massimo Rivola, Technikchef Romano Albesiano spielt die erste Geige. Aber die Ouvertüre von Rossinis „Wilhelm Tell“ wird mit ungewöhnlichen Instrumenten gespielt: Es sind die Werkzeuge und die Ersatzteile, mit denen das Werksteam an der Strecke arbeitet, von Schraubenschlüsseln über Federn, Gabelholmen, Kühlern, Karbon-Bremsscheiben, Schmiederädern, dazu haben sich noch einige Auspuffanlagen aus der glorreichen Zweitakt-Zeit der Noaleser eingeschlichen. Doch nachdem Aleix Espargaró und Maverick Viñales die Schleier von ihren RS-GP22 gelüftet haben und nun eine schwarze Lackierung mit dominantem Aprilia-Schriftzug sowie parallel dazu verlaufenden roten und violetten Streifen zum Vorschein kommen, geht es an die Technik.

Und auf diese können die Italiener wirklich stolz sein. Erneut wurde ein komplett neues Motorrad um den 90-Grad-V-Motor gebaut, wie schlagkräftig es ist, konnte man zuletzt bei den Wintertests sehen. Entsprechend hoch sind die Erwartungen. „Dieses Jahr ist das 30-jährige Jubiläum von Aprilias erstem WM-Titel mit Alex Gramigni“, stellt Massimo Rivola klar. „Wir haben jetzt wieder eine Rennabteilung voller hochkarätiger Spezialisten und neben unseren beiden GP-Fahrern mit Lorenzo Savadori auch einen sehr schnellen Testfahrer. Ich hoffe, dass die RS-GP22 eines der schnellsten Motorräder im Feld sein wird. Wir wollen eine wichtige Rolle in der diesjährigen Weltmeisterschaft spielen.“

Die Seele des Motorrads

Ducati ging ihre Präsentation über Emotionen an. Mit einer Frauenstimme huldigt das Motorrad unter spektakulären Rennszenen seinen Fahrern, die das Beste aus ihr herausholen und sie 2021 zu sieben GP-Siegen, dem Hersteller- und dem Team-WM-Titel geführt und dadurch einen Bund fürs Leben geknüpft haben. Auch Ducati-CEO Claudio Domenicali geht auf die Emotionen ein, die bei Ducati schon immer mit den


Honda: Mit der neuen Verkleidung wirkt die bekannte Repsol-Lackierung ganz frisch

HRC

Siegen einhergingen und die Marke zu dem gemacht haben, was sie heute ist. Auch Francesco Bagnaia und Jack Miller erzählen von den Emotionen, die das Rennfahren für sie immer bedeutet hat und stellen klar, dass dieses Gefühl seinen Höhepunkt im Ducati-Werksteam erreicht, wo jeder durch seine Leidenschaft an der Perfektion arbeitet. Die Stimmung ist gut, die letzte Saisonhälfte 2021 hat gezeigt, dass die Puzzlestücke endlich zusammenpassen, um das Ziel, erstmals seit 2007 wieder den Fahrer-Titel in der MotoGP nach Bologna zu holen, mit größeren Chancen als je zuvor anzugehen.

Auch bei den Bolognesern steht ein Jubiläum an. 2022 ist das 20. Jahr, in dem die Roten in der MotoGP fahren. Dafür ist das Rot nun dunkler geworden, nicht mehr geprägt von Sponsor-Verpflichtungen, sondern das klassische Rot, in dem ihre Serienmotorräder zu den Kunden kommen. Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna spürt, dass er seinem Lebenstraum, MotoGP-Weltmeister zu werden, in diesem Jahr ein ganzes Stück näher gekommen ist. „Francesco Bagnaia ist bei den letzten Rennen deutlich gewachsen. Wir sind uns sicher, dass er einer der Hauptakteure der diesjährigen Weltmeisterschaft wird. Es wird sicher nicht leicht, denn die MotoGP wird jedes Jahr heftiger. Aber wir haben hart gearbeitet und wollen nun die Früchte ernten."

DNA im Racing

Honda will wieder zurück auf die Erfolgsschiene, und der weltgrößte Hersteller verwies bei seiner Präsentation auf seine Geschichte. HRC-Präsident Tetsuhiro Kuwata weist ausdrücklich darauf hin, wie in diesem Jahr ein neues Kapitel aufgeschlagen wird und das Motorrad erstmals völlig neu konstruiert wurde, obwohl das Reglement unverändert geblieben ist. In ihren Farben erinnert sie zwar an die Repsol-Honda der letzten Jahre, doch dass an der Verkleidungsfront das weiße Feld unter dem Repsol-Schriftzug weiter nach vorn verläuft, unterstreicht noch einmal das neue Aussehen der RC213V. Marc Márquez und Pol Espargaró begegnen diesem Motorrad auch wie einer Liebesbeziehung, aber es ist klar zu spüren, dass das größte Team des WM-Fahrerlagers mächtig unter Erfolgsdruck steht. Marc Márquez muss beweisen, dass er, wenn er einigermaßen von seinen Verletzungen geheilt ist, noch immer gegen die neuen Spitzenfahrer der MotoGP, die während seiner Abwesenheit erstarkt sind, bestehen und an seine beeindruckende Bilanz anschließen kann. Und Pol Espargaró muss im zweiten Jahr zeigen, dass auch er ein Siegfahrer ist.

In diesem Jahr ist es 40 Jahre her, dass Honda ununterbrochen in der Königsklasse präsent ist. „Unser Ziel ist klar: Wir wollen die Weltmeisterschaft gewinnen", sagt Tetsuhiro Kuwata. Und fügt kämpferisch an: „Wir versuchen immer, die ersten beiden Plätze zu belegen, und das ist dieses Jahr auch in der MotoGP das Ziel mit unseren Fahrern." ■


DUCATI

Ducati: Das Rot des italienischen Rennstalls ist dunkler geworden



Überraschungsmann: Der Thailänder Somkiat Chantra kam in Top-Form aus der Winterpause

MOTOGP

Moto2

Überraschung aus Thailand

Nicht die hoch gehandelten Favoriten waren beim privaten Moto2-Test in Jerez die Schnellsten, sondern der 23-jährige Thailänder Somkiat Chantra – vor seinem Honda-Asia-Teamkollegen Ai Ogura. Doch auch Marcel Schrötter zeigte erstaunlichen Speed und war Drittschnellster.

Von: **Imre Paulovits**

Es war wieder Marc VDS, die die Strecke in Jerez gemietet hatten, aber weil das Wetter diesmal mitgespielt hat, waren viele Teams gekommen, um die neuen 2022er-Fahrwerke zu testen und abzustimmen. Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel hat für dieses Jahr am Rahmen, an der Schwinge, den Hebelumlenkungen und an der Aerodynamik gearbeitet. „Dazu haben wir einen neuen Kühler, einen neuen Tank, und wir haben am Lufteinlass gearbeitet“, verrät Baumgärtel. „Durch das klarere vordere Setup konnten wir den Freigang schärfer eingrenzen und dadurch alles etwas schmaler machen und die Aerodynamik optimieren. Beim Fahrwerk haben wir an der Traktion, am neutralen Kurvenverhalten und an der Bremsstabilität gearbeitet, dazu am Vorderradgefühl.“ Weil nun die Bremsen auf einigen Strecken an ihre thermischen Grenzen kommen, gibt es nun ein Schutzblech für den besten Luftwiderstand und eines für optimierte Luftzufuhr.

Die Teams haben Anfang Februar ihr Material bei Kalex in Bobingen abgeholt, und nun probierten sie die Möglichkeiten durch, die die neuen Teile bieten. Das Intact-Team fuhr am ersten Tag das alte Motorrad und baute für den zweiten Tag um. „Die Teile haben eigentlich gleich gut funktioniert, wir haben bei den Einstellungen gar nicht viel ändern müssen. Wir konnten einiges probieren und zum Schluss alles recht gut auf den Punkt bringen“, erzählte Teamchef Jürgen Lingg. „Dabei sind wir auf recht gute Zeiten gekommen. Marcel war gut drauf und locker, man merkt einfach, dass er will. Wir haben mit ihm dann kurze Runs gemacht, damit er rausfährt, gleich eine schnelle Runde fährt und so den Qualifying-Modus übt. Das hat dann auch sehr gut funktioniert. Dunlop hat ihm zweimal einen neuen Reifen gegeben, er ist rausgefahren und beide Male gleich eine 1.41er-Zeit gefahren. Das haben wir schon seit zwei Jahren so nicht mehr von ihm gesehen. Dazu war auch sein Longrun sehr gut.“

Schrötter im Aufwind

Marcel Schrötter selbst versuchte sich so schnell es ging den Winterrost abzufahren und sich an seine neue Crew mit Crewchief Fausto Bencivenni an der Spitze zu gewöhnen. „Ich bin sehr zufrieden mit unseren ersten zwei Testtagen im neuen Jahr“, freute sich Schrötter. Nach zweieinhalb Monaten konnte ich schnell wieder ein gutes Gefühl aufbauen und zudem Rundenzeiten fahren, die im Großen und Ganzen okay waren. Aber wir wissen auch, dass wir nachlegen müssen, denn wenn mehr Fahrer dagewesen wären, hätten wir bestimmt schnellere Rundenzeiten gesehen. Trotzdem haben wir an unseren ersten zwei Tagen nach der Winterpause einen guten Job gemacht. Für mich war es außerdem zum ersten Mal in diesem Jahr wieder mit einer Rennmaschine auf einer Rundstrecke, da ich



INTACTGP

Marcel Schrötter: Der Deutsche kann wieder bei den Schnellsten mitmischen



INTACTGP

Jeremy Alcoba: Der Intact-Rookie zeigt sich sehr gelehrig und wird immer schneller

ERGEBNISSE

Moto2-Test Jerez (E), 08.02.–09.02.2022, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	1.41,466	125
2.	Ai Ogura (J)	Kalex	1.41,501	122
3.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.41,732	139
4.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	1.41,901	115
5.	Joe Roberts (USA)	Kalex	1.41,977	139
6.	Tony Arbolino (I)	Kalex	1.42,027	185
7.	Sam Lowes (GB)	Kalex	1.42,103	79
8.	Filip Salac (CZ)	Kalex	1.42,266	135
9.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	1.42,349	123
10.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	1.42,377	151
11.	Barry Baltus (B)	Kalex	1.42,525	130
12.	Alessandro Zacchone (I)	Kalex	1.42,633	112
13.	Lorenzo Dall Porta (I)	Kalex	1.42,657	127
14.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	1.43,717	117
15.	Angelo Tagliarini (I)	MV Agusta	1.45,150	131

diesen Winter fast nur mit Offroad-Bikes trainiert habe. Ich bin aber sehr happy, da auch das Gefühl zum neuen Motorrad schon recht gut ist. Darüber hinaus war dieser Test ein gelungener Einstand, was die Zusammenarbeit mit meinem neuen Crew-Chief Fausto angeht. Wir haben viele Veränderungen am Motorrad ausprobiert, die in den meisten Fällen sehr gut spürbar waren für mich."

Hoffnungsvoller Rookie

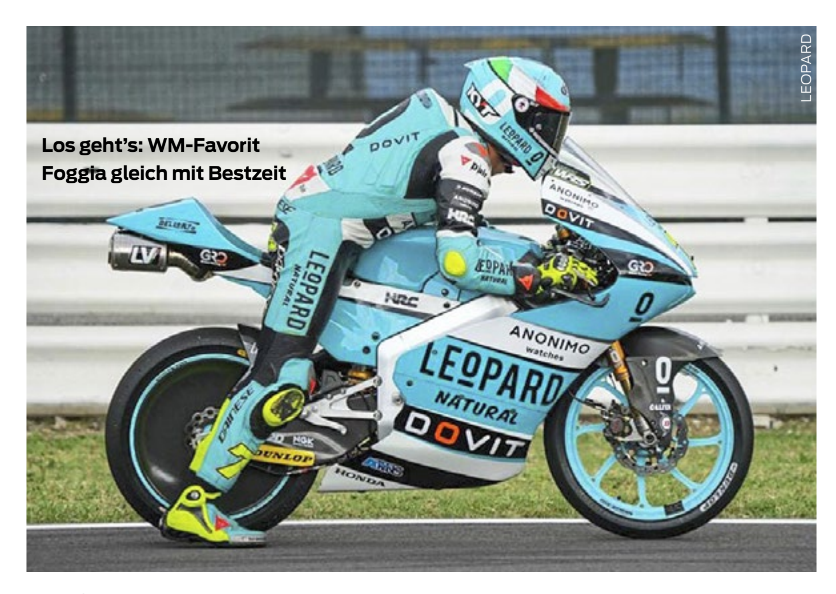
Jeremy Alcoba steigerte sich auf der anderen Seite der Box stetig und verlor zum Schluss weniger als 0,9 Sekunden auf die Bestzeit. „Mit Alcoba habe ich ein wirklich gutes Gefühl", freut sich Jürgen Lingg. „Er war ja nicht von ungefähr Moto3-Junioren-Weltmeister. Jetzt ist er aber 1,80 groß, da hatte er es zuletzt in der Moto3 nicht mehr leicht. Mir gefällt seine Arbeitsweise, er ist für sein Alter wirklich sehr weit. Er macht es ganz ruhig, steigert sich dann kontinuierlich. Er kann das auch unheimlich gut verarbeiten und fängt immer dort wieder an, wo er aufgehört hat. Was er sich erarbeitet hat, ruft er bei der nächsten Gelegenheit gleich wieder ab. Ich bin wirklich gespannt, wie er sich in der Saison machen wird."

Aber der Star des Tests war zweifelsohne Somkiat Chantra. Der 23-jährige Thailänder, der letztes Jahr WM-18. war, mit einem fünften und einem achten Platz bei den beiden Red-Bull-Ring-GP als Highlights, wuchs über sich hinaus und brachte alle Anwesenden zum Staunen. Ai Ogura auf dem zweiten Platz machte das Ergebnis für das Honda-Asia-Team perfekt. Der Japaner gilt als der nächste Kandidat von Honda für die MotoGP, er ging auch genau mit diesem Ernst an die Arbeit. „Wir haben uns ob der Zeiten alle etwas verwundert angeschaut", gibt auch Jürgen Lingg zu. „Die Team-Asia-Fahrer sind aber aus irgendeinem Grund nur mit ganz weichen Reifen gefahren. Die müssen irgendetwas Spezielles probiert haben, sonst würde das keinen Sinn machen, weil man diese Reifen beim Grand Prix in Jerez gar nicht bekommt. Sie sind auch von Anfang an mit dem 2022er-Material gefahren, während wir uns erst mit dem Vorjahres-Motorrad eingefahren haben, und sie hatten sich in Valencia bereits zwei Tage eingefahren. Aber beide Fahrer waren sehr schnell. Chantra hatte zwar auch zwei Stürze, mit ihm ist im Winter aber richtig etwas passiert. Er war wirklich beeindruckend." ■



PRÜSTELGP

Carlos Tatay: Der CFMOTO-Pilot bestätigte seinen Speed vom Valencia-Test



LEOPARD

Los geht's: WM-Favorit Foggia gleich mit Bestzeit

Moto3

Dennis Foggia legt vor

Wie zu erwarten war, war Vizeweltmeister Dennis Foggia beim Test in Jerez der Schnellste. Aber auch Carlos Tatay bewies, dass CFMOTO-PrüstelGP zur WM-Spitze gehört.

Im Vorjahr hatte Dennis Foggia eine unheimlich starke zweite Saisonhälfte, und er ist sich noch immer sicher, dass er Pedro Acosta im Titelkampf noch hätte abfangen können, wenn ihn Darryn Binder in der letzten Runde in Portimão nicht vom Motorrad geholt hätte. Deshalb will er umso mehr beweisen, wer dieses Jahr der Chef der kleinsten Klasse ist. Der 21-jährige Römer ging sehr konzentriert an die Sache und ließ seinen Markenkollegen Andrea Migno auf dem zweiten Platz um fast drei Zehntelsekunden stehen.

Auch das Prüstel-GP-Team, das mit der CFMOTO in der Woche zuvor in Valencia die schnellste Moto3-Zeit hingelegt hatte, bewies, dass dies keine Eintagsfliege war. Carlos Tatay war als Dritter schnellster Nicht-Honda-Pilot. „Alles lief, wie ich es mir erhofft hatte, ich habe schon letzte Woche gut in die Tests starten können", freute sich Tatay. „Die Bestzeit von Valencia hat mich sehr motiviert, und es freut mich, dass ich die guten Resultate in Jeréz weiterführen konnte. Ich konnte auch ein gutes Gefühl für das Motorrad aufbauen." Xavier Artigas konnte sich über die Tage deutlich verbessern, für ihn hieß es zunächst, das Fahrgefühl für das für ihn neue Motorrad zu optimieren. „Während des Tests ist meine anfängliche Aufregung auf jeden Fall gewichen", gestand er. „Wir haben viele Kilometer auf die Strecke gebracht und dabei viel getestet. Ich gewöhne mich mit großen Schritten an das Bike und fühle mich immer sicherer."

Auch das Husqvarna-Team von Peter Öttl testete mit seinen Neuzugängen Ayumu Sasaki und John McPhee. Sasaki war Fünftschnellster, McPhee als Achter auch nur unwesentlich langsamer. „Die neue Husqvarna ist im Detail besser als das Vorjahresmodell", erklärt Sasaki. „Mit meiner Rundenzeit war ich zufrieden, aber auch mein Speed mit gebrauchten Reifen war sehr konkurrenzfähig." „Die neue Husqvarna ist ein weiterer Fortschritt", bestätigte auch John McPhee. ■ IP

ERGEBNISSE

Moto3-Test Jerez (E), 08.02.–09.02.2022, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	1.45,351	91
2.	Andrea Migno (I)	Honda	1.45,644	114
3.	Carlos Tatay (E)	CFMOTO	1.45,992	113
4.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	1.46,038	90
5.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	1.46,067	98
6.	Riccardo Rossi (I)	Honda	1.46,195	134
7.	Alberto Surra (I)	Honda	1.46,416	98
8.	John McPhee (GB)	Husqvarna	1.46,784	90
9.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	1.46,816	102
10.	Scott Odgen (GB)	Honda	1.46,859	128



Punktlandung

Der Schlagabtausch zwischen Jonathan Rea und Weltmeister Toprak Razgatlioglu ging beim ersten Test, an dem beide teilnahmen, gleich weiter. Doch die Sensation in Portimão war Philipp Öttl: Der Superbike-Rookie verlor bei seinem ersten Test mit dem Rennmotorrad weniger als eine Sekunde auf Rea.

Von: **Imre Paulovits**

Portimão ist so ziemlich die anspruchsvollste Strecke im Superbike-WM-Kalender. Die Berg-und-Tal-Bahn an der Algarve war in den letzten Jahren die Paradestrecke von Multi-Weltmeister Jonathan Rea – bis ihm Toprak Razgatlioglu gerade dort im Vorjahr schmerzliche Niederlagen zufügte. Entsprechend ambitioniert ging der Kawasaki-Pilot bei dem ersten Test in diesem Jahr, wo sein Titelrivale mit auf der Strecke war, an die Arbeit. Die beiden drückten die Rundenzeiten mit dem neuen SCQ-Reifen von Pirelli auch in schwindelerregende Bereiche. Doch um es gleich vorwegzunehmen: Der Türke behielt zum Schluss doch wieder die Oberhand. Seine Bestzeit von 1.39,616 war mehr als sechs Zehntelsekunden schneller als der Quali-Rekord, den er letzten Oktober aufgestellt hat.

Wie im WM-Kampf

Rea war als Erster unter die 1.40er-Schallmauer gefahren, doch dann schlug Razgatlioglu ganz zum Schluss noch einmal zu und brummte dem Ex-Weltmeister noch einmal drei Zehntelsekunden auf. „Ich war froh, nach so langer Zeit wieder gefahren zu sein“, freute sich der Weltmeister. „Am ersten Tag haben wir Updates bei der Elektronik probiert, und Session für Session haben wir versucht, uns zu verbessern. Das haben wir am zweiten Tag fortgesetzt. Wir sind aber noch immer nicht bei hundert Prozent, dafür

> „Ich habe mich gar nicht auf die Zeiten konzentriert, sondern nur mit meiner Mannschaft gearbeitet. Aber es ist sehr gut, dass wir auf diesem Niveau sind.“
>
> Philipp Öttl

ist das Motorrad noch zu neu. Ich bin glücklich über diese beiden Tage, ich war nicht nur mit den Quali-Reifen schnell, sondern auch mit den Rennreifen.“

Rea arbeitete mit seiner Truppe an Elektronik- und Fahrwerks-Setups und machte am zweiten Nachmittag auch einen Longrun. „Wir konnten viele Runden fahren, und die waren aufschlussreich“, zeigte sich Rea wenig beeindruckt, dass er diesmal nicht ganz oben in der Zeitenliste stand. „Wir haben viele Fahrwerks-Teile vor und rückwärts miteinander verglichen. Dabei sind wir bei vielen zu einem Schluss gekommen. Wir hatten auch eine positive Rennsimulation. Normalerweise haben wir hier nach 15 Runden ein starkes Nachlassen der Reifen, diesmal habe ich über die gesamte Distanz keinen gespürt. Und auch die Startversuche haben besser funktioniert als noch am ersten Tag.“

Ducati war mit Álvaro Bautista in diesem Jahr erstmals auf der Strecke. Der Spanier, der vor drei Jahren mit der Panigale V4 R die ersten elf Rennen in ununterbrochener Reihenfolge gewann, die WM dann aber doch an Jonathan Rea verlor, fuhr an den zwei Tagen 150 Runden und blieb mit 1.40,055 ebenfalls unter dem Rundenrekord. „Ich bin sehr zufrieden mit diesen beiden Tagen“, hatte der Spanier wieder sein schelmisches Grinsen im Gesicht, das man in der letzten Zeit vermisst hatte. „Ich habe ein sehr gutes Gefühl für das Motorrad und viel Spaß damit. Ich denke, die Erfahrung der letzten Jahre hilft mir auch. Ich kann gar



GOELEVEN

Philipp Öttl: Nicht übermäßig gepusht, aber trotzdem in Schlagdistanz zu den Schnellsten

nicht erwarten, dass wir in Misano wieder fahren."

Öttl und Kofler top

Philipp Öttl hatte sich mit der Serien-Panigale gewissenhaft vorbereitet, was er aber in Portimão abbrannte, das überraschte sogar GoEleven-Teamchef Denis Sacchetti. „Wir hätten nie gedacht, dass Philipp gleich beim ersten Test so schnell sein wird, vor allem nicht auf einer so schwierigen Strecke wie Portimão", gab er zu. „Wir hatten viel Arbeit, deshalb habe ich gar nicht so sehr auf die Zeiten geachtet", schmunzelte Öttl hinterher. „Wir haben an der Sitzposition und der Ergonomie gearbeitet, dazu musste ich erst das Team kennenlernen. Wir haben einfach versucht, uns die ganze Zeit zu steigern. Da war es natürlich gut, dass die Steigerung schnell kam und die Zeiten gleich auf einem guten Niveau waren. So konnte ich mich bei den Daten auch eher mit den anderen Fahrern vergleichen. Ich bin sehr zufrieden, wie es gelaufen ist, zum Schluss hat einfach alles ineinandergegriffen. Die Vorbereitung mit dem Serienmotorrad war gut, was die Linien und das Aufrichten betraf. Was an dem Rennmotorrad ganz anders ist, ist die Elektronik, und an der müssen wir noch viel arbeiten."

Auch die Ducati-Supersport-Piloten fuhren in Portimão mit der Panigale V2 955, und Werksfahrer Nicolò Bulega war der Schnellste. Das Debüt von Oli Bayliss war recht kurz. Bereits am ersten Vormittag rutschte dem 18-Jährigen das Vorderrad weg und er brach sich den rechten Knöchel. Er hofft, beim nächsten Test in Misano wieder fit zu sein. Der 21-jährige Österreicher Maximilian Kofler, der letztes Jahr noch in der Moto3-WM fuhr, testete ebenfalls das erste Mal mit dem CM Racing Team. „Ich bin mit den zwei Tagen sehr zufrieden. Die Bedingungen waren super und ich fühle mich bei meinem neuen Team sehr wohl. Die Zusammenarbeit ist sehr gut und sie gehen super auf mich ein, denn die Umstellung von der Moto3 auf die Supersport-Maschine ist eine große", schilderte Kofler. „Sie hat viel mehr Leistung und ist schwerer, daran muss ich mich noch gewöhnen und meinen Fahrstil anpassen. Das Feedback nach den zwei Tagen war sehr gut, und das stimmt mich extrem positiv, da Portimão keine leichte Strecke ist." ■

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Portimão (P), 08.–09.02.2022, Bestzeiten

1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.39,616	130 Runden
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.39,851	158
3.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	1.40,055	150
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,335	149
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha ZF-R1	1.40,674	152
6.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	1.41,061	130
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.41,143	133
8.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha ZF-R1	1.42,374	108
9.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.42,961	100
10.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2 955	1.43,876	122
11.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2 955	1.45,679	98
12.	Oli Bayliss (AUS)	Ducati Panigale V2 955	1.48,373	8



WORLDSBK

Fliegender Türke: Toprak Razgatlioglu behielt auch beim Test die Oberhand



WORLDSBK

Jonathan Rea: Bis zum Schluss Druck gemacht und unter Rundenrekord



DUCATI

Álvaro Bautista: „In besserer Form als vor drei Jahren mit der Ducati"



KOFLER MOTORSPORT

Maximilian Kofler: Fast 100 Runden mit der ungewohnten Ducati

IDM Superbike 1000

Rob Hartog in der IDM

Der 29-jährige Rob Hartog, Sohn von 500er-WM-Sieger Wil Hartog, wird in diesem Jahr mit einer Yamaha R1 in der IDM Superbike 1000 fahren.

Von: **Anke Wieczorek**

Für den Niederländer Rob Hartog geht es mit seinem einheimischen Team SWPN in der kommenden Saison in die Königsklasse des deutschen Motorradstraßenrennsports. Er wird mit einer Yamaha R1M an den Start rollen. Hartog bringt viel Erfahrung auf nationaler und internationaler Ebene mit. 2014 gewann er die niederländische Supersport-Klasse. 2018 folgte der Europameistertitel. In der Supersport-Weltmeisterschaft erkämpfte sich Hartog mehrere Top-10-Plätze. 2016 absolvierte er eine Saison in der Superstock-1000-EM, kehrte aber in die Supersport-Klasse zurück und wurde 2021 Gesamt-Sechster in der IDM Supersport. Nun geht er wieder in die große Hubraumklasse und gibt sein Debüt in der IDM Superbike.

Das Team SWPN wird von Yamaha Motor Europe, Niederlassung BeNeLux, unterstützt und startet seine siebte Saison in der IDM-Königsklasse. Für Hartog ist die Yamaha R1M neu. Um gut auf die Saison vorbereitet zu sein, wird er mehrere Tests in Spanien absolvieren. „Ich freue mich sehr auf dieses neue Abenteuer", sagt er. „Zuerst hatte ich eine Fortsetzung meiner Karriere in der IDM Supersport im Auge, aber als mich SWPN auf die Superbike-Klasse ansprach, habe ich nicht lange nachgedacht und die großartige Gelegenheit für den Sprung in die Königsklasse ergriffen." ■



TEERINK

Rob Hartog und das SWPN-Team in Assen: Gemeinsam in die IDM Superbike

Northern Talent Cup

Jakub Gurecky tot

Der Northern-Talent-Cup-Sieger von 2021, der Tscheche Jakub Gurecky, verunglückte beim Training in der Slowakei in einer Karthalle tödlich.

Von: **Anke Wieczorek**

Die schwarze Serie bei den Nachwuchstalenten, die eines Tages in die Fußstapfen der MotoGP-Stars treten wollen, reißt nicht ab. Am 7. Februar verunglückte das tschechische Nachwuchstalent Jakub Gurecky beim Training in einer Karthalle in der Slowakei tödlich. Details zur Unfallursache sind nicht bekannt, verstorben sei Gurecky in Folge eines schweren Sturzes mit seinem Minibike, berichtet der tschechische Autoklub. Letztes Jahr gewann Gurecky vier von 14 Rennen des Northern Talent Cup, und zwar alle in Folge, womit er den Cup mit 33 Punkten Vorsprung vor dem Belgier Luciano Lorenz gewann. Er war auf dem besten Wege, der nächste schnelle Tscheche in der Weltmeisterschaft zu werden. In diesem Jahr sollte er im Red Bull Rookies Cup den nächsten Schritt zum GP-Rennfahrer machen.

Unser Mitgefühl und unsere Anteilnahme gehen an die Familie, Freunde und Bekannten des viel zu früh verstorbenen Jakub Gurecky. Er wurde nur 16 Jahre alt. ■



NTC

Jakub Gurecky: Der Northern-Talent-Cup-Sieger wurde nur 16 Jahre alt

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Nach seinem Dakar-Etappensieg ist Ex-MotoGP-Pilot Danilo Petrucci ein gefragter Mann und wird zu einem regelrechtem Motorsport-Tausendsassa. Er hat einen Vertrag bei Warhorse HSBK Racing Ducati unterschrieben, wo letztes Jahr Loris Baz gefahren ist, und wo der legendäre Eraldo Ferracci für die Technik zuständig ist, der 1991 dem Werksteam ein Schnippchen schlug und mit Doug Polen 17 von 24 Superbike-WM-Läufen gewann. Petrucci trainierte in Portimão mit dem Straßenmotorrad und schaute sich wieder im Superbike-WM-Fahrerlager um, wo er 2011 mit Barni-Ducati Zweiter der Supersport-1000-Cups war. Er hält auch Einsätze in der Superbike-WM in dieser Saison nicht für ausgeschlossen. Nächstes Jahr will er wieder die Rallye Dakar fahren.

ENDURANCE-WM

Das in Karlsruhe ansässige Ducati-Werksteam ERC Endurance Ducati hat sich fahrerisch verstärkt. Die Mannschaft holt neben den beiden bisherigen Piloten Mathieu Gines und Lorenzo Zanetti die Langstrecken-Legende David Checa und dessen spanischen Landsmann Xavi Forés an Bord. Checa kommt von der SRC-Werks-Kawasaki, Forés vom BMW-Werksteam der EWC. Forés bringt einiges an Ducati-Erfahrung aus der Superbike-WM mit, war auf der italienischen Edelmaschine aber auch schon IDM-Superbike-Champion.

ENDURANCE-WM

Bei der Eröffnungs-Pressekonferenz für die 24 Stunden von Spa-Francorchamps nahm auch Werner Daemen teil, der lange Zeit den offiziellen Rundenrekord für Motorräder in Spa hielt. „Ich hatte mir geschworen, dass ich mal als Teammanager in der Langstrecke hierher zurückkomme", sagte er. Das Rennen wird am Samstag, den 4. Juni, um 14:00 Uhr gestartet.



Jason Anderson vor Eli Tomac und Marvin Musquin

FELD

Sieg für „El Hombre“

Für die sechste Runde der US-Supercross-Serie kehrten die besten SX-Piloten der Welt zum dritten und letzten Mal in dieser Saison zurück ins kalifornische Anaheim. Der Tagessieg ging an den neuen Kawasaki-Star Jason Anderson, auf den Plätzen folgten Eli Tomac (Yamaha) und Justin Barcia (GasGas).

Von: **Frank Quatember**

Der deutsche Honda-Pilot Ken Roczen hatte Pech im Startgetümmel und erreichte nur auf Rang 11 das Ziel.

Für den Höhepunkt des Finales der 450er Klasse über 22 Runden sorgten die beiden Schwergewichte Anderson und Tomac mit ihrem äußerst intensiven Zweikampf um den Sieg. „Zwischen Eli und mir ging es um jeden Zentimeter, das nenne ich einen Kampf“, zeigte sich „El Hombre“ Anderson auf dem Podium begeistert. „Er hing mir im Nacken von der ersten Sekunde an, das ist genau das, was die Fans sehen wollen. Auch wenn es Stress für uns beide bedeutet.“ Eli Tomac hatte letztlich das Nachsehen durch einen kleinen Strauchler in den wie so oft brandgefährlichen Whoops. Der Yamaha-Pilot konnte einen Sturz aber knapp vermeiden. Tomac: „Es ist schade, zu Beginn konnte ich im Waschbrett Zeit gutmachen. Nach dem Fehler war es aber vorbei mit dem Sieg.“

Trotzdem behielt Tomac das Red Plate des Führenden mit jetzt 12 Punkten Vorsprung auf Anderson. Dritter der Tageswertung wurde Justin Barcia, der von einem Sturz von Marvin Musquin profitierte. Der französische Veteran in Diensten von KTM zeigte ein starkes Rennen in Anaheim, verlor Platz 3 aber nach einem Crash mit einem bereits überrundeten Piloten.

Traum ist ausgeträumt

Für den Thüringer Ken Roczen bleibt es dabei: Es läuft einfach nicht rund im Moment. Der Mattstedter kam exzellent vom Startgatter weg, lag relativ gut platziert nach Kurve 1 und wurde dann vom strauchelnden Malcolm Stewart ohne dessen Verschulden in die Ballen abgedrängt. Roczen brauchte ein paar Sekunden, um als Letzter sein Rennen wieder aufzunehmen. In der verbleibenden Rennzeit rieb sich Ken in zeitraubenden Duellen auf, mehr als Platz 11 im Ziel war nicht drin. Mit mehr als 40 Punkten Rückstand auf Spitzenreiter Tomac ist der Traum vom Meistertitel für den Mann auf der HRC-Honda ausgeträumt. Sein junger Teamkollege Chase Sexton kam als Gesamtzweiter nach Anaheim, konnte aber wenig reißen auf der schwierigen Strecke und belegte einen enttäuschenden Platz 7.

Enttäuschend verläuft die Saison bisher auch für den hoch gehandelten Franzosen Dylan Ferrandis (Yamaha) sowie Titelverteidiger Cooper Webb (KTM). Während Ferrandis trotz toller Rundenzeiten am Start einfach nicht konkurrenzfähig ist, scheint Webb Motivationsprobleme zu haben. Ein rotes Tuch für Arbeitgeber KTM … ■

US-SUPERCROSS

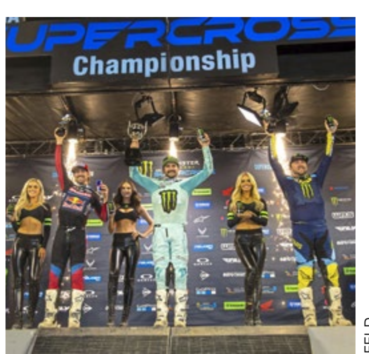
Anaheim, 12. Februar

Platz	Fahrer	Marke
1.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
2.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
3.	Justin Barcia (USA)	GasGas
4.	Malcolm Stewart (USA)	Husqvarna
5.	Marvin Musquin (F)	KTM
6.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
7.	Chase Sexton (USA)	Honda
8.	Cooper Webb (USA)	KTM
9.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
11.	Ken Roczen (D)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 6 von 17 Rennen

Platz	Fahrer	Punkte
1.	Eli Tomac	134 Punkte
2.	Jason Anderson	122
3.	Chase Sexton	116
4.	Malcolm Stewart	112
5.	Justin Barcia	110
6.	Cooper Webb	103
7.	Marvin Musquin	98
8.	Ken Roczen	92
9.	Dylan Ferrandis	92
10.	Aaron Plessinger	81



FELD

Zweiter Sieg: Jason Anderson

NACHRICHTEN

COUNTDOWN FÜR LÄNGENFELDER UND SYDOW

Nur noch eine Woche, dann startet für Simon Längenfelder (17) und Jeremy Sydow (21) das Abenteuer MX2-Weltmeisterschaft. Während der Bayer Längenfelder im KTM-Factory Team unter Claudio de Carli um Spitzenplätze fährt, steht beim Chemnitzer Sydow (Raths Motorsport KTM) nach zwei unglücklichen Jahren im Vordergrund, eine ordentliche Saison zu absolvieren. Beide hatten eine gute Vorbereitung über den Winter und gehen positiv in die Auftaktrennen im britischen Matterley Basin.

„ULLE“ MACHT SCHLUSS

Sein Karriereende mit nur 28 Jahren gab vergangene Woche der Deutsche Dennis Ullrich bekannt. „Ulle“ war über viele Jahre eines der bekanntesten Gesichter des deutschen Motocross. Seine größten Erfolge erzielte der Schwabe mit der #149 in der populären ADAC MX Masters-Serie, die er fünf Mal für sich entscheiden konnte. In den letzten beiden Jahren war es ruhig geworden um Ullrich, dessen Karriere zu großen Teilen untrennbar mit KTM-Legende Burkhard Sarholz und dem viel zu früh verstorbenen Thomas Kneip verbunden war.

GP HEERENVEEN WIRD WAHRSCHEINLICHER

Wie der zwischenzeitlich abgesagte zweite Eisspeedway-GP in Inzell stand auch das dritte und letzte WM-Finale am 2. und 3. April im niederländischen Heerenveen wegen der Corona-Restriktionen lange Zeit in den Sternen. Noch immer hat der MC Assen den Ticketverkauf nicht gestartet. Nun war von mehreren Seiten aus den Niederlanden zu hören, dass der Staat zeitnah weitreichende Öffnungen wie schon in Großbritannien und in Dänemark plant. Wenn der Veranstalter die Halle ausreichend mit Zuschauern füllen darf, will er das Rennen in jedem Fall durchziehen.



SCHIFFNER

Das russische Lazarett

Die Russen dominierten erneut den Eisspeedway-WM-Auftakt in der Höhle der Löwen in Togliatti. Doch der Deutsche Hans Weber begeisterte am ersten Tag sogar die russischen Zuschauer. Youngster Nikita Bogdanov steuert auf seinen ersten WM-Titel zu.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war die gleiche Dramatik und Hochspannung wie fast immer beim Eisspeedway in Russland. Für die ersten beiden von vier Finalläufen zur Weltmeisterschaft waren eigentlich sechs Russen und zehn andere Europäer qualifiziert bzw. gesetzt. Da der Österreicher Harald Simon sein Visum über russische und österreichische Förderation erst am Mittwoch vor dem Rennen erhalten hätte, meldete er sich ab, denn die 3000 Kilometer wären mit dem Transporter nicht rechtzeitig zu schaffen gewesen. Landsmann Franz Zorn erhielt das Visum ebenfalls erst am Mittwoch, reiste aber per Flugzeug an. Eines seiner Motorräder und einen Reservemotor brachte ihm Jasper Iwema aus Schweden mit.

Der erstmals für einen GP qualifizierte Franz Mayerbüchler wählte ein Leasingmodell: Er kam per Flieger und fuhr auf einem Bike des verletzten Exweltmeisters Daniil Ivanov: „Es war insgesamt schwierig mit dem geliehenen Motorrad. Es funktionierte wirklich gut, aber die Umstellungszeit war für mich sehr kurz. Die ersten Läufe waren ganz gut. Bei dem schlechter werdenden Eis war ich etwas zu zögerlich. Unterm Strich bin ich zufrieden. Wenn man sich die Starterliste anschaut, dann ist das ja wie ein WM-Finale“, resümierte der Inzeller. Er belegte die Plätze 15 und 11.

Zorn brachte das Ein-Motorrad-Modell kein Glück: Bereits im Training verheizte er seinen Einsatzmotor und musste von Heat 1 an mit seinem letzten Motor auskommen. Am Samstag kollidierte der Finne Aki Ala-Riihimäki mit dem Saalfeldener – mit fatalen Folgen.

Weber in die Welt-Elite

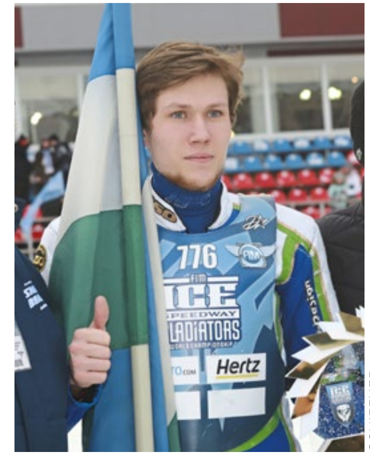
„Ich habe mich am Fuß verletzt, als Riihimäki gefühlt zum zwanzigsten Mal gestürzt ist. Mein Fuß war zwischen dem Steigbügel und seinem Motorrad. Der Steigbügel ist abgerissen. Ich habe Gottseidank den Daytona-Schuh angehabt. Er hat innen eine Carbonverkleidung, die war total zerfetzt. Ohne den Schuh weiß ich nicht, wie es ausgegangen wäre. Es ging aber am Sonntag auch mit Schmerztabletten nicht mehr“, erklärte der nach Riihimäki zweitälteste Fahrer im Feld frustriert.

Ganz anders lief es bei dem dritten Deutschsprachigen, Hans Weber. Der Oberbayer hatte sich wochenlang minutiös auf diesen WM-Start vorbereitet. Noch in der Woche vor Togliatti testete Weber seine in Russland stationierten Bikes zwei Tage lang bei seinem russischen Superliga-Verein Kamensk-Uralskij. Und rief auf den Punkt eine Weltklasseleistung ab. Am Samstag musste sich der „Eishans“ in den ersten beiden Läufen Toloknov, der sich später verletzte, bzw. dem späteren Tagessieger Nikita Bogdanov noch geschlagen geben, war dann aber mit dem giftgrünen Bike nicht mehr zu halten. Mit drei Heatsiegen kämpfte er sich in



SCHIFFNER

Sternstunde und Finalteilnahme: „Eishans“ Weber



SCHIFFNER

Titelfavorit: Sieger Bogdanov

das Finale. Highlights des Tages waren Heat 16, als Weber den amtierenden Weltmeister Dinar Valeev regelrecht niederkämpfte, und Lauf 18, als er an Exweltmeister Dmitry Khomitsevich und an Vizeweltmeister Igor Kononov vorbeijagte, die Russen in Schach hielt und erneut triumphierte.

Fast alle Russen verletzt

Damit hatten sich vier punktgleiche Fahrer für das Finale qualifiziert, darunter ein Deutscher: Kononov, Bogdanov, Weber und Khomitsevich war die Startreihenfolge im Grand Final. Während die Russen gleich in den Attack-Modus übergingen, hatte Weber einen schlechten Start und rutschte dann in der zweiten Runde vor Kononov in die Strohballen: „Ich habe gemerkt, dass mein Motorrad sensationell gut gelegen ist. Wir hatten einen neuen Radsatz nach dem Training eingebaut. Ich wusste, dass ich vom Start her nicht ganz mithalten kann. Ich habe aber gemerkt, dass ich pushen kann. Ich bin ans Limit gegangen. Ich habe dann den Grip verloren, bin gestürzt und habe nur noch geschaut, dass ich nach innen ziehe, weil von außen Kononov kam, damit nichts passiert.“ Bogdanov gewann beim Restart seinen ersten GP überhaupt, vor Kononov und Khomitsevich.

Am Sonntag bei Schneefall und minus 4 Grad konnte Weber seine Vortagesleistung nicht wiederholen. Er verlor seine Möglichkeit, noch einmal ins Finale zu kommen, schon in seinem zweiten Lauf, in dem er hinter Kuzhin, Koltakov und dem erstarkten Haarahiltunen punktelos blieb. Mit einem Heatsieg und drei zweiten Plätzen wurde der 37-Jährige noch Sechster und damit wieder bester „Nicht-Russe“: „Am Anfang bin ich mit dem Eis nicht zurechtgekommen. Es war irgendwie schwierig. Ich habe den Fehler gemacht. Ich hätte es nicht verhalten angehen dürfen, sondern attackieren müssen.“ In seinem letzten Heat schlug Weber noch einmal Kononov und steht zu „Halbzeit“ im WM-Klassement hinter vier Russen auf Rang 5.

Die russische Armada glich in Togliatti einem Verletzten-Lazarett. Außer Bogdanov war keiner fit: Kononov hatte sich im Sommer beim Motocross beide Beine gebrochen, Khomitsevich erst vor Kurzem ein Schlüsselbein. Valeev laboriert an einer Knieverletzung, und Koltakov hat Rückenprobleme. Am Samstag stürzte Nikita Toloknov so schwer, dass er noch am Abend am Fuß operiert werden musste. Am Sonntag fiel Khomitsevich, weil sein Motor festging. Reservefahrer Ivan Khuzhin konnte nicht ausweichen, überschlug sich und wurde wegen einer Arterienverletzung sofort im Hospital notoperiert. Zu Redaktionsschluss befand er sich auf der Intensivstation in kritischem Zustand.

Ein Schüler von Krasnikov

Als gesündester Russe gewann der erst 20-jährige Europa- und russische Meister Bogdanov beide Rennen und führt die WM mit sechs Punkten Vorsprung klar vor Igor Kononov an. Noch sind die GP-Rennen am 02./03.04. in Heerenveen nicht bestätigt. Müssten sie abgesagt werden, wäre Bogdanov bereits Weltmeister. Mit diesem Gedanken spielt der Schüler von Rekordweltmeister Nikolai Krasnikov jedoch nicht: „Mir wäre lieber, wenn das Rennen in Heerenveen stattfindet. Es wäre interessanter für eine Weltmeisterschaft. Zum anderen möchte ich auch einmal im Ausland fahren und nicht nur in Russland“, sagte der smarte Neuling in der Welt-Elite.

Die einstige schwedische Hoffnung Martin Haarahiltunen enttäuschte am Samstag auf ganzer Linie, steigerte sich am zweiten Tag aber auf Platz 7: „Nach meiner schweren Verletzung hatte ich hier nur das Ziel, nicht zu fallen. 2023 will ich wieder zu 110 Prozent angreifen.“

Vize-Europameister Ove Ledström konnte seine Leistung von Tomaszow Mazowiecki nicht wiederholen: „Nach meinem Unfall 2020 konnte ich mit dem rechten Auge nicht mehr sehen. Ich denke nur von Rennen zu Rennen und an meine Gesundheit.“ ■



SCHIFFNER

Gesund und überragend: Russlands neuer Eisstar Nikita Bogdanov



SCHIFFNER

Beinhart: Hans Weber, der verletzte Ivan Khuzhin, Dmitry Khomitsevich (v.l.)



MAYERBÜCHLER

Gute Erfahrungen gesammelt: Franz Mayerbüchler

EISSPEEDWAY-WM

Togliatti (RUS): 12. Februar

Platz	Fahrer	Punkte
1.	Nikita Bogdanov (RUS)	13+3 Punkte
2.	Igor Kononov (RUS)	13+2
3.	Dmitry Khomitsevich (RUS)	13+1
4.	Hans Weber (D)	13+d
5.	Dmitry Koltakov (RUS)	11
6.	Ivan Khuzhin (RUS)	10
7.	Dinar Valeev (RUS)	10
8.	Jasper Iwema (NL)	6
9.	Franz Zorn (A)	6
10.	Ove Ledström (S)	5
11.	Nikita Toloknov (RUS)	5
12.	Igor Saydullin (RUS)	4
13.	Martin Haarahiltunen (S)	4
14.	Lukas Hutla (CZ)	3
15.	Franz Mayerbüchler (D)	2
16.	Aki Ala-Riihimäki (FIN)	1

Togliatti (RUS): 13. Februar

Platz	Fahrer	Punkte
1.	Nikita Bogdanov (RUS)	15+3 Punkte
2.	Dmitry Koltakov (RUS)	11+2
3.	Igor Kononov (RUS)	13+1
4.	Dmit. Khomitsevich(RUS)	11+0
5.	Dinar Valeev (RUS)	10
6.	Hans Weber (D)	9
7.	Martin Haarahiltunen (S)	9
8.	Ivan Khuzhin (RUS)	8
9.	Igor Saydullin (RUS)	7
10.	Lukas Hutla (CZ)	5
11.	Franz Mayerbüchler (D)	5
12.	Jasper Iwema (NL)	5
13.	Aki Ala-Riihimäki (FIN)	4
14.	Ove Ledström (S)	3
15.	Max Koivula (FIN)	2
16.	Franz Zorn (A)	0

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 Läufen

Platz	Fahrer	Punkte
1.	Nikita Bogdanov	40 Punkte
2.	Igor Kononov	34
3.	Dmitry Koltakov	30
4.	Dmitry Khomitsevich	30
5.	Hans Weber	25
6.	Dinar Valeev	22
7.	Ivan Khuzhin	20
8.	Martin Haarahiltunen	14
9.	Jasper Iwema	14
10.	Igor Saydullin	13
11.	Lukas Hutla	10
12.	Ove Ledström	10
13.	Franz Zorn	9
14.	Franz Mayerbüchler	8
15.	Nikita Toloknov	6
16.	Aki Ala-Riihimäki	5


ARCHER

Ohne Topfavoriten?

Die letzten Vorbereitungsrennen sind absolviert, der Countdown zum Auftakt der Motocross-WM 2022 am kommenden Wochenende im englischen Matterley Basin läuft. Mit Jeffrey Herlings (KTM) und Romain Febvre (Kawasaki) fehlen voraussichtlich der Titelverteidiger und der WM-Zweite des Vorjahres aufgrund von Verletzungen. Topfavorit ist Tim Gajser auf der Werkshonda.

Von: **Frank Quatember**

Gespannt sein darf man aber auch auf die Auftritte der beiden Deutschen Henry Jacobi (Honda) in der MXGP-Klasse und Simon Längenfelder, der in der MX2-WM die Factory-GasGas pilotiert.

Die Anzeichen mehren sich, dass die kommende WM-Saison Schritt für Schritt wieder in die Normalität zurückkehren wird; die Pandemie verliert an Kraft. WM-Promoter Infront kehrt wieder zum alten Zweitages-Format zurück. Das wird besonders den vierfachen Weltmeister Tim Gajser freuen, der einer der größten Befürworter des langen Renn-Wochenendes ist. Der slowenische Nationalheld auf HRC-Honda ist auch ein großer Fan der weitläufigen Oldschool-Strecke in Matterley Basin und wird alles daran setzen, die Trainings- und höchstwahrscheinlichen Rennausfälle von Herlings und Febvre idealerweise mit dem Tagessieg zu nutzen. Wie lange die beiden verletzten Schwergewichte ausfallen, steht in den Sternen. Jeffrey Herlings brachte der Startnummernwechsel von 84 auf die 1 kein Glück: Der niederländische KTM-Superstar verletzte sich dem Vernehmen nach ausgerechnet beim offiziellen Fotoshooting in Spanien an der Ferse und wurde umgehend operiert.

Aufholjagd des „Bullet“?

Ähnlich glücklos agierte Kawasaki-Pilot Romain Febvre, der sich beim Supercross-Gastspiel in Paris ein Bein brach. Für die Spannung in der WM muss das allerdings nicht unbedingt ein Manko sein, gerade „The Bullet“ ist für seine grandiosen Aufholjagden gefürchtet, und bei 20 zu fahrenden WM-

> **!** Schritt für Schritt zurück in die Normalität. Der WM-Promoter kehrt wieder zurück zum Zweitagesformat. Das freut vor allem Tim Gajser.

Läufen dürfte ähnliche Spannung im Titelkampf wie im Vorjahr garantiert sein.

Stark besetzt ist wie immer das Yamaha-Werksteam unter Louis Vosters. Der charismatische Unternehmer hat neben den etablierten Stars Jeremy Seewer und Glenn Coldenhoff 2022 den MX2-Champion Maxime Renaux an Bord. Alle drei Piloten haben das Zeug, zumindest die Top 5 zu erreichen. Beim Schweizer Seewer ist durchaus mehr drin, dazu muss der 27-jährige Bülacher allerdings eine perfekte Saison ohne Krankheiten oder Verletzungen erwischen. Ähnliches gilt für Coldenhoff, wobei der Trend beim Holländer in den letzten beiden Jahren kein Grund zur Freude war. Da könnte schon eher der unbeschwerte Maxime Renaux für frischen Wind bei den Blauen sorgen.

Teamchef Kimi Räikkönen

Das Kawasaki-Team hat zwar seinen Hauptsponsor Monster Energy verloren, dafür heißt der neue Boss Kimi Räikkönen (Ice One Racing), und der bringt seinen Adlatus Antti Pyrhönen mit. Die Frage, ob die beiden wortkargen Finnen im KRT-Team mit den Piloten Febvre und Ben Watson (GB) erfolgreich harmonieren, verspricht Spannung. Ebenfalls neu aufgestellt hat man sich beim Husqvarna-Team, das nun von Tim Mathys (Standing Construct) geführt wird. Der Manager brachte seine Fahrer Pauls Jonass und Brian Bogers mit. Vor allem der 25-jährige Lette möchte endlich ganz vorn mitmischen. Das Zeug dazu hat er, doch oft fehlte ihm in der Vergangenheit die notwendige Nervenstärke.

Jorge Prado dürfte sich mittlerweile an die neuen Farben seines Motorrades gewöhnt haben, immerhin bleibt ja technisch alles beim Alten … Auf der 450er GasGas hat der Spanier sozusagen immer ein Heimspiel, somit


SHOTBYBAVO

Tim Gajser: Nutzt er die Verletzungen der Konkurrenz?


YAMAHA

Jeremy Seewer: Teaminterne Konkurrenz durch Weltmeister Renaux?



WASNER

Romain Febvre: WM-Beginn ohne den Kawasaki-Star


TAGLIONI

Simon Längenfelder: Auf dem Weg zur Weltspitze?

zählt der 21-jährige zweifache Weltmeister natürlich zum erweiterten Favoritenkreis.

Jacobi weiter bei Martens

Im deutsch geführten DIGA Procross KTM-Team unter Justin Amian bestreitet der Däne Thomas Kjer Olsen die Saison. Amian: „In der Vorbereitung lief alles nach Plan, und ich denke, mit Thomas werden wir gute Platzierungen einfahren. Genügend Potenzial ist auf jeden Fall vorhanden." Mit dem italienischen Fantic-Europameister Nicholas Lapucci, Honda-Werkspilot Mitch Evans oder dem wilden Spanier Ruben Fernandez (Honda) gibt es einige interessante Außenseiter, die hier und da für Überraschungen sorgen könnten.

Aus deutscher Sicht bleibt alles beim Alten. Henry Jacobi pilotiert die Jacky-Martens-Honda und Tom Koch eine Kosak-KTM. Beide zeigten sich in ihren Vorbereitungsrennen schon gut aufgelegt und hungrig.

Die Favoriten in der kleinen MX2-Klasse sind schnell benannt. Tom Vialle (KTM) und Jago Geerts (Yamaha) gelten als erste Anwärter auf den Titel, doch beide müssen ihre Hausaufgaben machen. Auch ein genialer Pilot wie der schmächtige Franzose kann eine längere Verletzungspause wie im Vorjahr nicht kompensieren. Dasselbe gilt für den Belgier Geerts, der seinen Hang zu Stürzen minimieren und abgezockter agieren sollte. Was einfach klingt, ist natürlich um so schwerer, denn beide fahren bereits am Limit.

Ein starkes Duo bietet das neu formierte Nestaan-Husqvarna-Team mit den jungen Holländern Kay de Wolf und Roan van de Moosdijk. Beide haben Podiumspotenzial, beide sind aber auch starke Persönlichkeiten. Inwieweit das im Team funktioniert, wird spannend anzuschauen sein.

Mit Liam Everts hat das MX2-Fahrerfeld einen berühmten Namen. Der Sohn des zehnmaligen Weltmeisters Stefan Everts startet unter Teamchef Justin Amian auf KTM. Laut Amian läuft die Zusammenarbeit sowohl mit KTM als auch mit der Everts-Familie inklusive Harry bisher wie geschmiert.

Äußerst interessant wird die Personalie Simon Längenfelder. Der 17-jährige Bayer startet für das bärenstarke Red Bull GasGas-Team neben Mattia Guadagnini und hat definitiv die Chance, in die Weltspitze zu fahren. ■

WM-TERMINE 2022

Datum	Ort	Land
20.02.	Matterley Basin	(GB)
06.03.	Mantova	(I)
20.03.	Villa La Angostura	(RA)
03.04.	Agueda	(P)
10.04.	Pietramurata	(I)
24.04.	Kegums	(LV)
01.05.	Orlyonok	(RUS)
15.05.	Riola Sardo	(I)
29.05.	Intu X.-Arroyomolinos	(E)
05.06.	Ernée	(F)
12.06.	Teutschenthal	(D)
26.06.	Samota-Sumbawa	(RI)
03.07.	Jakarta	(RI)
17.07.	Loket	(CZ)
24.07.	Lommel	(B)
07.08.	Uddevalla	(S)
14.08.	Iitti-Kimiring	(FIN)
21.08.	St. Jean d'Angely	(F)
04.09.	Afyonkarahisar	(TR)
18.09.	TBA	tba
25.09.	MXoN Redbud	(USA)

MXGP-WM-STARTER 2022

Nr.	Fahrer	Marke
3	Romain Febvre (F)	Kawasaki
7	Arminas Jasikonis (LT)	Yamaha
10	Calv. Vlaanderen (ZA)	Yamaha
14	Jed Beaton (AUS)	Kawasaki
16	Benoit Paturel (F)	Honda
19	Thomas Kjer Olsen (DK)	KTM
29	Henry Jacobi (D)	Honda
41	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna
43	Mitch Evans (AUS)	Honda
61	Jorge Prado (E)	GasGas
70	Ruben Fernandez (E)	Honda
84	Jeffrey Herlings (NL)	KTM
89	Jeremy van Horebeek (B)	Beta
91	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha
92	Valentin Guillod (CH)	Yamaha
226	Tom Koch (D)	KTM
243	Tim Gajser (SLO)	Honda
259	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha
919	Ben Watson (GB)	Kawasaki
959	Maxime Renaux (F)	Yamaha

MX2-WM-STARTER 2022

Nr.	Fahrer	Marke
11	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki
24	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki
28	Tom Vialle (F)	KTM
38	Stephen Rubini (F)	Honda
39	Roan v.d. Moosdijk (NL)	Husqv.
72	Liam Everts (B)	KTM
74	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna
87	Kevin Brumann (CH)	Yamaha
94	Gianluca Facchetti (I)	KTM
93	Jago Geerts (B)	Yamaha
101	Mattia Guadagnini (I)	GasGas
104	Jeremy Sydow (D)	KTM
198	Benistant Thibault (F)	Yamaha
300	Noah Ludwig (D)	KTM
313	Petr Polak (CZ)	Honda
403	B. Boegh Damm (DK)	KTM
491	Paul Haberland (D)	Honda
516	Sim. Längenfelder (D)	GasGas
517	Isak Gifting (S)	KTM
	Hakon Fredriksen (N)	Honda



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Virage 6.0 V12, EZ 11, 24000 km, 365 kW (496 PS), dt. Fzg., top Zust. u. Ausst., unfallfrei, 109.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57913

BMW



E36 320iA Individual Sonderserie, "Orient Exclusiv Edition". 113000 km, EZ 99, Autom., Leder santorinblau, SH gepfl., 6-Zylinder, Top Zustand, gr. Insp. neu. bmw.cabrio.chemnitz@gmail.com

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



2000/03 BMW Z8, geringe Laufleistung, gute Farbe. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



328 GTS, 1989, 80000 km, ABS, H-Kennz. schwarz, Leder grau, schöner Orig.-Zust., 85.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57903

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H



1967 Ferrari 330 GTC, Matching Numbers, € 665.000,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Ford



Ford GT GT3, Bj. 2019, nur Rollout, Unikat, 590 PS, 1175 kg, Wertgutachten "sehr gut", inkl. Zubehör, Preis auf Anfrage. Uwe Alzen Automotive, Waldstr. 60, 57518 Betzdorf, Tel. 0171/5453112 H

Jaguar



1975 Jaguar E V12 Coupé, deutsches Auto, 1. Hand/Familienbesitz! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini



Gallardo 5.0 V10 6-Gang, EZ 05, 42000 km, 368 kW (500 PS), dt. Fzg., 1. Hd., unfallfrei, Schaltgetriebe, 114.900,- € (MwSt. awb.), netto 96.500,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57917

Maserati



1970 Maserati Mistral 4000, Spyder, - nur 37 Exemplare gebaut! - € 610.000,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Mercedes



1 von 3 Deutschen "OCEAN BLUE" Limitiert, neuw., KERAMIK, MB scheckheftgepfl., 1. Hd., 24 Mon. Junge Sterne Garantie, 148.500,- €. Tel. 0152/29362733



AMG GLA 35 4M *PANO*LED*DISTRONIC*, EZ 08/2021, 3000 km, 225 kW (306 PS), mountaingrau, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 62.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lehfeld 6, 21029 Hamburg-Bergedorf, Tel. 040/725707-0, www.nord-ostsee-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57897

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com



Porsche

Porsche 718 Cayman GTS, Bj. 9/2021, 1. Hand, unfallfrei, Farbe grün, 1145 km, FP 104.000,- €. Tel. 06206/710252



991 GT3 Cup Gen. 2, absoluter Top Zustand, 6005 km, 38,0h Betriebsstunden, Getriebe revidiert, Bosch ABS M4 verbaut, Preis: 160.000,- € + MwSt. Tel. 0049 157 34370809

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57925

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Smart

www.berlin-tuning.com H

VW



Karmann Ghia 1500 S, EZ 68, H-Kennzeichen, voll restauriert (Note 2), ein absoluter Hingucker! 37.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57918



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Versicherungen







MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 10/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat €		Anzeigenpreise gewerblich* €			
		bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



RED BULL

Ozean trifft Rennstrecke: Ducati-Pilot Jack Miller bei der harten Testarbeit auf dem Mandalika International Street Circuit

Verständlich und spannend

MotoGP-Coverage in MSa
MSa 9/2022

Ich glaube, dass es mal an der Zeit ist, die Arbeitsleistung und technischen Kenntnisse Ihres Mitarbeiters Imre Paulovits zu würdigen. Der Mann deckt in der Berichterstattung fast den gesamten Bereich der MotoGP-Szene ab und ist in der Lage, mit verständlichen Worten komplizierte technische Vorgänge zu erläutern, oder er glänzt mit spannenden Schilderungen aus der Historie. Paradebeispiele dafür waren in der Vergangenheit die Hefte 6/2022 („Die bessere Kopie") oder 7/2022 („Der Weg zum Speed"). Seine Insiderkenntnisse der Entwicklungen in den Werks- und Satellitenteams bringen uns Leser immer auf den neuesten Stand. Ich, der ich seit 1950 Besucher der Motorradrennstrecken bin, kann Ihnen nur zu diesem Journalisten gratulieren und hoffe, dass Sie wissen, welche „Motorsportperle" hier für Sie arbeitet.

Jürgen Ehrhardt
D-01108 Dresden

Die Uhr verbindet

Erinnerung an Jörn Pugmeister
MSa 7/2022

Als langjähriger Abonnent der „Motorsport aktuell" habe ich ihren Nachruf „Servus Pug" in MSa 07/2022 gelesen. Ich habe Herrn Pugmeister leider nie persönlich kennen gelernt. Mich verbindet aber etwas mit ihm: Ich erwarb 2002 von ihm eine besondere Heuer-Stoppuhr, die er bei einem speziellen Empfang überreicht bekommen hat.

Ralf Gerbracht
per E-Mail

Nichts gerissen?

Marcel Schrötter
MSa 9/2022

Aus welchem Grund wird ständig an Marcel Schrötter festgehalten, beziehungsweise warum widmet man ihm eine zweiseitige Reportage? Marcel Schrötter hat in 14 Jahren Motorradsport nichts gerissen, sein bestes Endergebnis war Gesamtrang 8! Er glänzt ständig nur mit Ausreden statt mit Leistung. Nach neun erfolglosen Jahren in der Moto2 hat er dort aus meiner Sicht nichts mehr verloren.

Thomas Leitner
D-85399 Hallbergmoos

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)

17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring

28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 16. Februar

17.30	Formel 1 2021, GP Saudi-Arabien	Sky Sport F1*

Donnerstag, 17. Februar

17.30	Formel 1 2021, GP Abu Dhabi	Sky Sport F1*

Samstag, 19. Februar

09.00	ROC Nations Cup, Schweden (Wh.)	Sky Sport F1*
12.00	Race of Champions, Schweden (Wh.)	Sky Sport F1*
16.00	Formel-1-Klassiker, GP Belgien 2000	Sky Sport F1*
18.00	Formel-1-Klassiker, GP Türkei 2010	Sky Sport F1*
20.55	Diverse Rallye-Sendungen (bis 00.55)	Motorvision TV*

Sonntag, 20. Februar

08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
11.00	Formel-1-Klassiker, GP Bahrain 2006	Sky Sport F1*
13.00	Extreme E Neom, Finale **LIVE**	Pro7 MAXX
13.00	Formel-1-Klassiker, GP Australien 1997	Sky Sport F1*
15.00	Formel-1-Klassiker, GP Belgien 1991	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
ab 17.00	F2-Finale 2021, Abu Dhabi (3 Rennen)	Sky Sport F1*
18.05	NASCAR Cup Series, Saisonrückblick 2021	Motorvision TV*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
18.35	NASCAR Cup Series, Clash-Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
19.30	NASCAR Cup, Daytona 500 **LIVE** (dt.)	Motorvision TV*
19.30	NASCAR Cup, Daytona 500 **LIVE** (engl.)	Sport 1+*

Montag, 21. Februar

11.00	MX2-WM Matterley Basin, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
11.30	MXGP-WM Matterley Basin, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
12.00	MX2-WM Matterley Basin, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
12.30	MXGP-WM Matterley Basin, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
20.00	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 01.45)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 18. Februar

08.00	F. Regional Abu Dhabi, 1. Rennen **LIVE**	YouTube**

Samstag, 19. Februar

06.15	Asian LMS Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	YouTube**
07.50	F. Regional Abu Dhabi, 2. Rennen **LIVE**	YouTube**
09.00	Extreme E Neom, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
11.00	Asian LMS Abu Dhabi, 1. Rennen **LIVE**	YouTube**
13.00	Extreme E Neom, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
17.25	F. Regional Abu Dhabi, 3. Rennen **LIVE**	YouTube**

Sonntag, 20. Februar

10.00	Extreme E Neom, Halbfinale **LIVE**	ran.de
13.00	Extreme E Neom, Finale **LIVE**	ran.de
13.00	Asian LMS Abu Dhabi, 1. Rennen **LIVE**	YouTube**

* kostenpflichtig ** auch www.motorsport.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

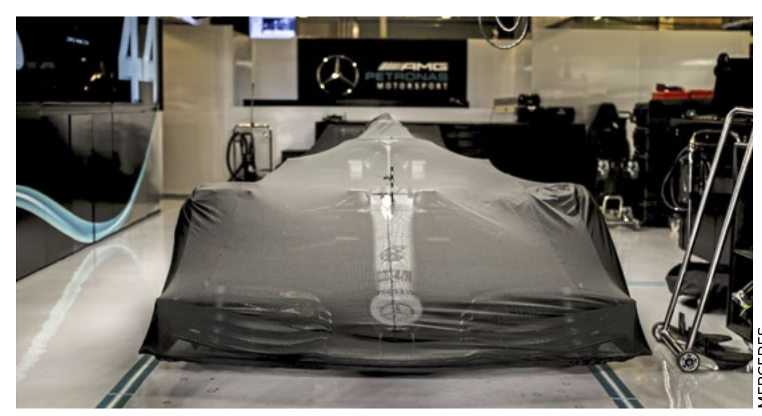
Automobil

18.–20.02.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Daytona	USA
19./20.02.	Asian Le Mans Series, Abu Dhabi	UAE
20.02.	Extreme E, Neom	KSA

Motorrad

19.02.	Eisspeedway-EM, Sanok	PL
19.02.	US-Supercross, Minneapolis	USA
20.02.	Motocross-WM, Matterley Basin	GB

Vorschau


MERCEDES

Mercedes W13: Der Konstrukteurs-Weltmeister enthüllt sein neues Auto



FERRARI

Die neue rote Göttin: Welche Tricks zeigt Ferrari am F1-75?


NASCAR

Daytona 500: Saisonauftakt mit einer komplett neuen NASCAR-Generation


ARCHER

MXGP: Im britischen Matterley Basin startet die Saison 2022


kicker
Foto: Andrey Yurlov/shutterstock.com
DEINE HELDEN.
DEIN KICKER.
2022_0001_sk_sm
CHAMPIONS LEAGUE BAYERNS PLÄNE GEGEN DIE SUPER-REICHEN
kicker
SONDERHEFT
Die K.-o.-Runde
Champions League
Europa League
Conference League
2022
STAR-TRAINER WER TAUGT ZUR LEGENDE?
DIE K.-O.-RUNDE.
CHAMPIONS LEAGUE
+ EUROPA LEAGUE
+ CONFERENCE LEAGUE
JETZT IM HANDEL!
Gleich bestellen – Telefon +49 (0) 911 216-2222
E-Mail: kicker@kicker-onlineshop.de | www.kicker.de/championsleague
Dein Händler in der Nähe: www.mykiosk.com